# إنترناشيونال

إنترناشيونال

International

# INTERNATIONAL NET نت

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة

تصدر من لندن شهريا

وتوزع في جميع أنحاء العالم

إنترناشيونال نت أكتوبر 2005/ رمضان 1426

International Net October 2005/ Ramadan 1426





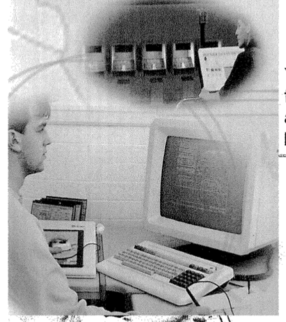













Cairo Office : 29 Farid St, Heliopolis, Cairo, Egypt
Tel.:+202-4149944-4184423-4184283--- Fax:+202-4184428-4148877
AlexandriaOffice: 10 Al Mathaf Al Romany - El Messallah- 2nd floor
Tel.: +203 - 4838952 - 4838951--- Fax.:+203 - 4877792
Sokhna Port Office: Sokhna Port Suez, Egypt
Tel.: +2062-3710050-3710219 --- Fax.: +2062-3710051-3710221
Port Said Office: 21 El Gabarty Street, Port Said, Egypt
Tel.:+2066-3352940-3352941 ----Fax:+2066-3352943
Cairo Airport Office: International Cairo Airport
International Export Center - Office N°204
Tel. Direct: +202-2671468-2670671-2670672- EXT. 204

NET International

**مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة**

Periodical International Economic Magazine

AS&A Publishing Limited

Registration No. 04761267

Camden Road. Camden Town

London NW1 9DR DX:

57074 Camden town

مستشار التحرير

عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير

إبراهيم عوض

المستشار القانوني

المستشار محمد محمود بدر

المحامي بالنقض

مشرف التحرير

عبد السلام السيد أحمد



المكاتب والمراسلون

جمهورية مصر العربية

القاهرة Tel. +2- 0122586455

إسكندرية Telefax. +2-03-4275117

E-mail: assem355@hotmail.com

سى جول تليفون: 5745850-03-2+

السويس

* ربان أحمد بدوى

محمول: 0123184320 - (2+)

* عبد الرحيم مصطفى

محمول: 0124614924 - (2+)

سوريا

* ربان إبراهيم سليم دير عطانى

تليفون وفاكس

(711999) - (43) - (963+)

* السعودية – جدة

تليفون: (6369985) - (2) - (966+)

فاكس: (6369459) - (2) - (966+)

كندا

* شريف صلاح مختار

تليفون: 4167250912 - 1+







## بقلم مستشار التحرير/ عاصم السيد أحمد

# أفراح الفلسطينيين بعد إحتلال 48 عاماً

لأول مرة بعد 38 عاماً ينسحب الإسرائيليون من الأراضى الفلسطينية ويرتفع العلم الفلسطينى على الأجزاء المحررة بإعتبارها خطوة أولى سيتبعها خطوات أخرى لإستكمال التحرير وإقامة الدولة الفلسطينية التى طالبت بإقامتها الولايات المتحدة عام 2002 بجانب الدولة الإسرائيلية وتدعيم المناخ الإقليمى والدولى لهذا الإستقلال.

إن هذه الخطوة تعتبر إنتصاراً للفلسطينيون على أغنى القوى العسكرية المدعومة دولياً، وقد أصبح من الواجب الوقوف بجانبهم ليكون الإنسحاب من غزة مقدمة لوقف الإستعمار فى باقى الأراضى الفلسطينية. والبدء فى المفاوضات السياسية للحل الشامل على مسار خريطة الطريق وإطلاق سراح الأسرى الفلسطينيين المسجونين، وفتح المعابر والحدود وإستخدام المطار والميناء فى غزة، وإستبدال بناء الجدار العازل ببناء الثقة والتعاون فى سلام. إنه يوم تاريخى عمت فيه الفرحة جميع أنحاء غزة بعد أن عاد الحق إلى أصحابه وخروج الإسرائيليون من المستوطنات وقد أكدت مصادر أمريكية أن إنسحاب المستعمرات الإسرائيلية من قطاع غزة يعتبر خطوة مهمة لإنهاء إحتلال هذا الجزء من الأراضى الفلسطينية الذى دام أكثر من 38 عاماً ومن جانبها فقد دعت السلطة الفلسطينية جميع الفصائل المسلحة إلى التخلى عن أسلحتها عقب إنتهاء الإنتخابات التشريعية المزمع إجرائها فى يناير القادم، وأعلن رفيق الحسينى رئيس ديوان الرئاسة الفلسطينية أن السلطة لديها خطة لغرض النظام تتضمن سبل التعامل مع المنظمات المسلحة وسيتم فى مراحلها الأخيرة نزع سلاح كل الفصائل بعد الإتفاق مع قادتها وذلك تفادياً لشن حرب داخلية إلا أن كتائب المقاومة الوطنية الجناح العسكرى للجبهة الديمقراطية لتحرير فلسطين أكدت تمسكها بسلاح المقاومة لحين تحقيق الإنسحاب الإسرائيلى لكامل قطاع غزة والحدود البرية والبحرية والجوية وجلاء أخر جندى إسرائيلى من كل شبر من قطاع غزة وذلك لتأمين السيادة الفلسطينية على القطاع وفتح الحدود مع العالم وأنه لا يجوز المساس بسلاح المقاومة بل يجب الحفاظ عليه وتنقيته من السلاح الذى أستغل المقاومة وساهم فى حالة الإنفلات الأمنى.

إن إيرئيل شارون يرى أن خريطة الطريق التى تتضمن تسوية النزاع الفلسطينى الإسرائيلى على مراحل. وإقامة الدولة الفلسطينية فى المرحلة الثانية بحدود مؤقتة لا تتعارض مع فكرته بشأن التسوية الإنتقالية طويلة الأجل، والتى تقضى فى مراحلها الأولى بوقف أعمال العنف من الجانب الفلسطينى، إلا أنه فى نفس الوقت يرى أنه من الصعب التوصل إلى تسوية نهائية مع الفلسطينيين لتمسكهم بإقامة الدولة الفلسطينية المستقلة على كامل أراضى الضفة الغربية وقطاع غزة وإتخاذ القدس عاصمة لها ولذا فقد لجأ شارون إلى فرض الأمر الواقع فى الضفة الغربية والقدس بإقامة الجدار العازل بجانب تكثيف الإستيطان ومواصلة تهويد القدس وتوسيع حدودها على حساب أراضى الضفة والإستمرار فى بناء المستعمرات ولذا فقد طالب أحمد أبو قريع رئيس الوزراء الفلسطينى بالإستعداد لمواجهة أى مشروعات تنتقص من حقوق الشعب الفلسطينى أو تشوه صورته، وأنه لابد من تعزيز الوحدة الوطنية والتحرك السياسى، وقد تم الإتفاق بين مصر والسلطة الفلسطينية على تشكيل لجنة وزارية لبحث القضايا المشتركة وتنظيم الحدود لإنتقال الفلسطينيين من رفح وقطاع غزة وصرح اللواء عبد الحميد محافظ شمال سيناء بأن مصر ترحب بالفلسطينيين فى أى وقت من خلال المنافذ الشرعية وأن مصر ستواجه أى تصرفات خاطئة حفاظاً على حدودها وأكد محمود عباس الرئيس الفلسطينى أن الوضع على الحدود المصرية الفلسطينية تحت السيطرة ولا توجد تجاوزات عليه.

لقد وصف الرئيس الأمريكى چورچ بوش عملية الإنسحاب من غزه بأنها فرصة لتحقيق السلام فى الشرق الأوسط وأن على الفلسطينيين الوقوف صفاً واحداً وتشكيل حكومة تحمل توجهات مسالمة تجاه إسرائيل، وأكد الرئيس الأمريكى لشارون بأن الولايات المتحدة تتطلع إلى تنفيذ خطة خريطة الطريق بعد ما تم الإنسحاب الإسرائيلى

فكان جواب شارون بأن الفرصة غير متاحة الأن.

وأكد أحمد أبو الغيط وزير الخارجية المصرى على ضرورة إتخاذ العديد من الخطوات الهادفة إلى تنظيم الإستفادة من الأجواء الإيجابية التالية على إنسحاب القوات الإسرائيلية والإسراع بالإتفاق على إعادة فتح مطار غزة وإقامة مينائها البحرى وأشار إلى ضرورة تقديم المجتمع الدولى الدعم اللازم لتحسين الأوضاع المعيشية للفلسطينيين، وصرح الوزير بأن مصر ستستضيف إجتماعاً لبحث سبل تحسين الأوضاع الإقتصادية فى غزة اليوم الخامس من أكتوبر الجارى .

وبالنسبة للمساعدات التى يتطلبها الموقف الحالى للدولة الفلسطينية فقد أكد تشين قانغ المتحدث الرسمى بإسم وزارة الخارجية الصينية إلتزام بلاده ببذل أقصى الجهود الممكنة وبالتعاون مع المجتمع الدولى واللجنة الرباعية لتحقيق سلام شامل وعادل يستند إلى قرارات الشرعية الدولية ومرجعية مؤتمر مدريد ومبدأ الأرض مقابل السلام. وقد أعربت وزارة الخارجية الروسية على ضوء إنتهاء الإنسحاب الإسرائيلى من قطاع غزة – إستعدادها لتقديم المزيد من المساعدات للفلسطينيين والإسرائيليين .

إن السلطة الفلسطينية تواجه تحديات هائلة فقد أصبح عليها العمل لتحقيق الوحدة الوطنية التى أصبحت مهددة بسبب الإنقسامات والخلافات مع الفصائل الفلسطينية حول قضايا المفاوضات والمقاومة بجانب الإنفلات الأمنى الذى يهدد البلاد بأخطار غير مسبوقة ولذا يجب على السلطة معالجة هذه التحديات بالتروى والحكمة.

## إقرأ فى هذا العدد


8 الإجتماع الثالث للجنة الفنية للنقل البحرى لمجلس وزراء النقل العرب

9 مستقبل التعاون الخليجى

10 مبارك لمصر .. فوز مبارك

13 حوار صريح مع رئيس الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

18، 19 موقف منظمة بيمكو من قضايا النقل البحرى العالمى

20 إجتماعات وزراء النقل لدول الكوميسا بشرم الشيخ

34 الإقتصاد المصرى فى موازين الأهميات العالمية

38 A Frank Reportage with The Britich Consul



MINISTRY OF INVESTMENT

HOLDING COMPANY FOR MARITIME & LAND TRANSPORT

# PORT SAID CONTAINER & CARGO HANDLING CO.

## FACTS AT A GLANCE :-

| | |
|---|---|
| - Container yard | 435.000 m2 |
| - Terminal annual capacity | 800.000 TEU |
| - LCL store | 6000 m2 |
| Capable of storing contents of | 250 TEU |
| - Reefer Receptacles | 480 Unit |
| - Maintenance shop | 600 TEU / Month |
| - Rail Facility | 1 Terminal |
| - Handling rate | 25 TEU / Hour |



## COMPUTER SYSTEM :-

- Using most advanced techniques to receive and send ships' data under EDI system.
- Exchanging BAPLIE FILES (MOVINS, COARRI & CODECO).
- RDT (Radio Data Terminal ) is being used to control terminal operation on line .

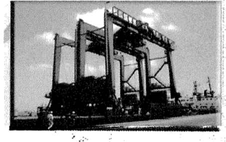



## INLAND TERMINAL :-

- Was established in Nov. 14th 1996 on an area of 50.000 m2 at 10th of Ramadan city , one of the biggest industrial cities in Egypt .
- Using highly advanced equipment .
- Terminal capacity 600 TEU general cargo / cars .
- LCL store area 2000 m2 .

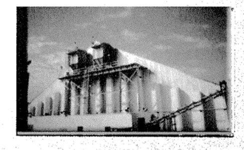
## EQUIPMENT :-

- One 60 Tons ( Super Post-Panamax ) Gantry Crane with 50m out -reach length capable of handling 18 rows.
- Three 40 Tons (Post Panamax) Gantry Cranes with 44.5m out - reach length capable of handling 16 rows .
- Three 41 Tons (ship to shore) Gantry Cranes .
- Two 80 & 100 Tons Mobile Harbor Cranes.
- Eight Rubber Tyred Gantry Cranes (RTG) .
- Thirty four Reach Stackers .
- Forty-Seven Tractors & Semi-Trailers .



## CARGO HANDLING:-

- Bulk storage capacity 85.000 Ton .
- Handling rate 8000 Ton / day .
- Two floating stevedoring units with discharging rate 260 T/H each .



CHAIRMAN

ADMIRAL / GALAL YASSIN

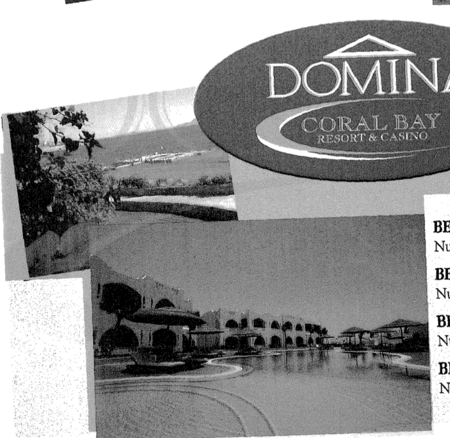
Add. Mustafa Kamel & Azmy Str . Port Said Port Authority Building 6th floor / Port Said - Egypt.

Tel: +2 066 3237151 / +2 066 3235862 Fax: +2 066 3339347 / +2 066 3220419 P.O. Box : 1239 Port Said - Egypt

Web Site : www.pscchc.com E.mail: info@pscchc.com

DOMINA

CORAL BAY
RESORT & CASINO



**BENVENUTI AL DOMINA OASIS**
Number of Room 626

**BENVENUTI AL DOMINA AQUAMARINE BEACH**
Number of Room 356

**BENVENUTI AL DOMINA AQUAMARINE POOL**
Number of Room 181

**BENVENUTI AL DOMINA KING'S LAKE**
Number of Room 80

For further information:
Paola Climatosti, PR Executive, Domina Coral Bay Hotel, Resort & Casino

# حركة الموانى المصرية خلال شهر يوليو 2005

## أجندة إنترناشونال

* تقوم شركة مصر للطيران إعتباراً من أول أكتوبر الجارى بزيادة نحو 5 دولارات على تذاكر السفر وذلك بسبب زيادة أسعار الوقود.
* يقام يوم 3 أكتوبر الجارى تحت رعاية الدكتور أحمد نظيف رئيس الوزراء الإحتفال بإعلان أسماء الفائزين فى مسابقة الجوائز القومية للتميز من بين أكثر من 170 منشأة صناعية.
* تحتفل جمهورية مصر العربية يوم 6 أكتوبر بأعظم إنتصار تحقق على أيادى الرئيس أنور السادات، ويتزامن هذا اليوم مع شهر رمضان لأول مرة منذ 32 عاماً.
* يزور مصر خلال شهر أكتوبر الجارى "ياب ديه هوب شيفر" سكرتير عام حلف شمال الأطلنطى ( الناتو ) ليلتقى مع عدد من كبار المسئولين المصريين وذلك فى إطار إتصالاته لتعميق الحوار بين الحلف ودول الجوار المتوسطى السبع.
* تجتمع اللجنة العليا المشتركة المصرية السودانية فى أكتوبر الجارى برئاسة الدكتور أحمد نظيف رئيس الوزراء ونائب رئيس الجمهورية السودانية وذلك لبحث عدداً من المشروعات التى ستنفذها مصر فى السودان.
* تبدأ إجتماعات لجان الإتحاد الأفريقى لكرة القدم بمقر الإتحاد بمدينة 6 أكتوبر يوم 12 أكتوبر الجارى بحضور عيسى حياتو رئيس الإتحاد وأعضاء لجنته التنفيذية.
* تبدأ لجنة البت الفنية المشكلة من وزارة الطيران المدنى المصرى ومجلس الدولة والشركة القابضة لمصر للطيران خلال شهر أكتوبر الجارى البت فى العروض المقدمة للمشاركة مع مصر للطيران للخدمات الجوية بنسبة 40%.
* تقام بطولة الأمم الأفريقية للهوكى فى المدة من 1 إلى 10 أكتوبر الجارى فى بريتوريا بجنوب أفريقيا.
* تقرر إقامة بطولة زايد الدولية الأولى لكرة اليد فى الفترة من 7 إلى 15 أكتوبر الجارى، وذلك تكريماً لذكرى المغفور له صاحب السمو الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان.
* تجرى إنتخابات الرئاسة فى ليبيريا يوم 11 أكتوبر الجارى حيث يختار الناخبون رئيسهم.

### بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية خلال يوليو 2005

| البيان | الإسكندرية | الدخيلة | بورسعيد | شرق بورسعيد والعريش | دمياط | السويس والأدبية | سفاجا | نويبع | السخنة | إجمالى |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| بضاعة عامة | 590.7 | 379.8 | 82.4 | 0.0 | 333.1 | 35.3 | 3.0 | 5.9 | 89.9 | 1520.2 |
| صب جاف | 32.8 | 442.4 | 0.0 | 0.0 | 152.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 627.8 |
| أتربة وخامات | 47.9 | 542.2 | 15.2 | 0.0 | 0.0 | 8.1 | 85.4 | 0.0 | 0.0 | 698.8 |
| ذات طبيعة خاصة | 197.9 | 0.0 | 0.2 | 0.0 | 56.0 | 15.8 | 0.0 | 0.9 | 0.0 | 270.8 |
| أسمدة وأملاح | 131.4 | 61.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 2.3 | 0.0 | 1.0 | 0.0 | 196.0 |
| صب سائل | 123.0 | 0.0 | 25.2 | 0.0 | 23.8 | 116.4 | 3.0 | 0.0 | 0.0 | 291.3 |
| إجمالى | 1123.7 | 1425.7 | 123.0 | 0.0 | 565.4 | 177.9 | 91.4 | 7.8 | 89.9 | 3604.8 |
| ترانزيت | 2.0 | 9.9 | 256.2 | 212.4 | 377.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 40.8 | 898.6 |
| الإجمالى العام | 1125.7 | 1435.6 | 379.2 | 212.4 | 942.7 | 177.9 | 91.4 | 7.8 | 130.7 | 4503.5 |

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

### بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية خلال يوليو 2005

| البيان | الإسكندرية | الدخيلة | بورسعيد | العريش | دمياط | السويس والأدبية | سفاجا | نويبع | السخنة | إجمالى |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| بضاعة عامة | 180.8 | 128.8 | 70.5 | 0.1 | 19.6 | 28.0 | 0.5 | 20.4 | 136.1 | 584.9 |
| حاصلات زراعية | 16.8 | 0.0 | 0.2 | 0.0 | 23.1 | 33.8 | 0.0 | 11.5 | 0.0 | 85.5 |
| صب جاف | 4.2 | 1.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 5.3 |
| أتربة وخامات | 56.0 | 328.0 | 0.0 | 0.0 | 258.9 | 152.4 | 272.5 | 1.3 | 79.1 | 1148.3 |
| ذات طبيعة خاصة | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 308.3 | 5.7 | 0.0 | 1.3 | 0.0 | 315.3 |
| أسمدة وأملاح | 14.4 | 0.0 | 13.7 | 0.0 | 37.0 | 63.1 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 128.3 |
| صب سائل | 198.8 | 146.9 | 26.8 | 0.0 | 31.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 403.7 |
| إجمالى | 471.0 | 604.8 | 111.2 | 0.1 | 678.1 | 283.1 | 273.1 | 34.6 | 215.2 | 3671.3 |
| ترانزيت | 2.5 | 10.7 | 262.7 | 213.4 | 250.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 839.6 |
| الإجمالى العام | 473.5 | 615.5 | 373.9 | 213.5 | 1028.5 | 283.1 | 273.1 | 34.6 | 215.2 | 3510.9 |

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

### بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية خلال يوليو 2005

| ميناء | برسم البلد | | | ترانزيت | | | الإجمالى |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | وارد | صادر | إجمالى | وارد | صادر | إجمالى | |
| الأسكندرية والدخيلة | 32549 | 32738 | 65287 | 813 | 975 | 1788 | 67075 |
| بورسعيد وشرق بورسعيد | 6372 | 8281 | 14653 | 53904 | 55836 | 109740 | 124393 |
| دمياط | 4130 | 4323 | 8453 | 28431 | 27269 | 55700 | 64153 |
| السويس والأدبية | 87 | 91 | 178 | 0 | 0 | 0 | 178 |
| السخنة | 9296 | 13942 | 23238 | 4283 | 0 | 4283 | 27521 |
| الأجمالى العام | 52434 | 59375 | 111809 | 87431 | 84080 | 171511 | 283320 |

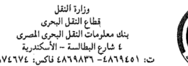
هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

### بيان بحركة الركاب بالموانى المصرية خلال يوليو 2005

| الميناء | الأسكندرية والدخيلة | بورسعيد | السويس | سفاجا | نويبع | الغردقة | شرم الشيخ | الأجمالى |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| قادمون | 3441 | 8396 | 45444 | 46259 | 59644 | 41272 | 3104 | 207560 |
| مغادرون | 3388 | 8405 | 61894 | 30225 | 38723 | 19426 | 2751 | 164812 |
| الإجمالى | 6829 | 16801 | 107338 | 76484 | 98367 | 60698 | 5855 | 372372 |

### عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن خلال يوليو 2005

| البيان | الإسكندرية | الدخيلة | بورسعيد | شرق بورسعيد والعريش | دمياط | السويس والأدبية | سفاجا | نويبع | السخنة | الإجمالى |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| بضاعة عامة | 186 | 68 | 120 | 56 | 168 | 20 | 0 | 0 | 21 | 639 |
| صب جاف | 8 | 18 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 31 |
| أتربة وخامات | 5 | 12 | 3 | 0 | 19 | 17 | 20 | 0 | 6 | 82 |
| ذات طبيعة خاصة | 53 | 0 | 1 | 0 | 32 | 11 | 0 | 0 | 0 | 97 |
| أسمدة وأملاح | 14 | 4 | 0 | 0 | 3 | 5 | 0 | 0 | 0 | 26 |
| صب سائل | 20 | 5 | 1 | 0 | 4 | 17 | 2 | 0 | 0 | 49 |
| مولاس | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 6 |
| إجمالى | 288 | 107 | 125 | 56 | 233 | 72 | 22 | 0 | 27 | 930 |
| ركاب | 2 | 0 | 16 | 0 | 0 | 54 | 79 | 97 | 0 | 248 |
| أخرى | 13 | 0 | 196 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 214 |
| إجمالى عام | 303 | 107 | 337 | 56 | 238 | 126 | 101 | 97 | 27 | 1392 |




وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١ - ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

مصدر البيانات: إدارة الإحصاء بهيئات الموانى



# الإجتماع الثالث للجنة الفنية للنقل البحرى لمجلس وزراء النقل العرب

**بدأ الإجتماع الثالث للجنة الفنية للنقل البحرى لمجلس وزراء النقل العرب بتاريخ أول سبتمبر سنة 2005 بمقر الأمانة العامة لجامعة الدول العربية بالقاهرة. برئاسة السيد الربان أحمد يوسف الماس مدير إدارة الشئون البحرية والنقل البرى بالهيئة العامة للجمارك والموانى القطرية.**
**وقد إستعرض السيد اللواء بحرى عصام الدين بدوى أمين عام إتحاد الموانى البحرية العربية « الأمانة الفنية للنقل البحرى » موضوعات جدول الأعمال على السادة أعضاء اللجنة الفنية حيث جرت مناقشات مستفيضة حول بنود جدول الأعمال الذى تضمن:**

**أولاً: موقف تنفيذ القرارات والتوصيات السابقة**
للإجتماع الثانى للجنة المنعقد فى فبراير سنة 2005 بالإسكندرية وقد أوصت اللجنة إعتماد محضر الإجتماع المذكور وما تم من إجراءات لتنفيذ التوصيات الخاصة به حتى الآن

**ثانيا: إستعرضت اللجنة قرارات وتوصيات الإجتماع الرابع والثلاثين للمكتب التنفيذى لمجلس وزراء النقل العرب المنعقد بتاريخ إبريل 2005 بالقاهرة وقد تضمنت:**
1- موضوع رفع كفاءة حركة النقل البينى بين الدول العربية حيث تم إخطار وزارات النقل بالدول العربية بنتائج الإجتماع المشترك للإتحادات البحرية وشركات الملاحة الخاصة والعامة للوطن العربى بتاريخ إبريل 2005 وتوجيهه الدعوة للمشاركة فى المؤتمر الملاحى العربى الأول بعنوان ( نحو تعاون أفضل بين الشاحنين العرب والشركات الملاحية العربية) خلال نوفمبر 2005 بالإسكندرية

2 - موضوع دراسة الإتفاقية الدولية للنقل متعدد الوسائط حيث دارت المناقشات حول التعديلات المقترحة على الدراسة طبقاً لملاحظات الأعضاء مع تأكيد الحضور على أهمية الأخذ بالإعتبار بوجود اللجنة الإقتصادية والإجتماعية لغربى أسيا (الأسكوا) فى مجال النقل البرى والسكك الحديدية وقد تم عرض « الدراسة المبدئية لخريطة منظومة النقل متعدد الوسائط فى المنطقة العربية »

3 - موضوع الدورة السادسة عشر لمجلس المنظمة البحرية الدولية حيث تم تكليف الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى بتمثيل جامعة الدول العربية فى إجتماعات المنظمة البحرية الدولية والإحاطة بشأن حماية المصالح العربية فى إجتماعات المنظمة حيث قامت أمانة اللجنة الفنية للنقل البحرى (إتحاد الموانى العربية) بمخاطبة الأكاديمية بتاريخ 2005/7/10 فى هذا الشأن
هذا وقد أحيط السادة أعضاء اللجنة الفنية للنقل البحرى علماً بقرارات المكتب التنفيذى لمجلس وزراء النقل العرب فيما يتعلق باللجنة الفنية للنقل البحرى وما تم حيالها من خطوات وإجراءات تنفيذية.



الربان/ عبد العزيز صلاح الدين
ممثل جامعة الدول العربية

**ثالثاً: دراسة إنشاء خط ملاحى بين الدول أعضاء الإتحاد.**
قامت أمانة اللجنة الفنية للنقل البحرى (إتحاد الموانى البحرية العربية) بعقد إجتماع مشترك للإتحادات البحرية وشركات الملاحة خاصة وعامة بالوطن العربى فى إبريل سنة 2005 لبحث المشاكل والمعوقات التى تواجه الخطوط القائمة وسبل حلها وإعتبار مبادرة شركة السلام للنقل البحرى التى قام ممثلها بتقديم نبذة عن مشروع إحياء الخط الملاحى بين ميناء بورسعيد (جمهورية مصر العربية) وميناء طرطوس (الجمهورية العربية السورية) وإعتباره نواة لخط عربى أشمل للبضائع والركاب على أن يمتد إلى المغرب العربى.
كما قام ممثل الشركة المصرية لأعمال النقل البحرى (مارترانس بعرض مشروع ورقة عمل حول تصور إنشاء موقع على شبكة المعلومات الدولية) (الإنترنت) لخدمة حجز الفراغات للبضائع العربية البينية على الخطوط الملاحية القائمة.
وهو ما يتطابق مع مقترح الجمهورية التونسية بإقامة مؤتمر ملاحى مفتوح.
هذا وقد أوصت اللجنة بالآتى:
1 - تشجيع وتقديم التسهيلات وتبسيط الإجراءات اللازمة لتشغيل الخط الملاحى المقترح بين مصر وسوريا.
2- تحديد متطلبات نظام حجز الفراغات على السفن العربية وتقديم المقترحات بشأنها.
3- حث الأعضاء على المشاركة الإيجابية بأوراق بحثية فى المؤتمر الملاحى الأول خلال نوفمبر 2005 بالإسكندرية.

**رابعاً: دراسة إتفاقية إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن بإشتراك شركات الملاحة البحرية العربية**
قامت أمانة اللجنة الفنية للنقل البحرى إتحاد الموانى البحرية العربية لتجميع البيانات الخاصة بالأسطول التجارى البحرى العربى وقد دارت المناقشات حول سبل تفعيل الإتفاقية الخاصة بإنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن فى إطار جامعة الدول العربية.
وقد نوه السيد اللواء بحرى عصام الدين بدوى أمين عام الإتحاد إلى ما ورد إلى إتحاد الموانى البحرية العربية من عروض هيئات التصنيف الدولية الألمانية واليابانية للمشاركة فى تأسيس وإنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن وقد عرض ممثل الجمهورية اللبنانية إستضافة مقر الهيئة ببيروت وقد أوصت اللجنة بوضع آلية لإتخاذ الخطوات االتنفيذية لتفعيل إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن بعضوية (جامعة الدول العربية - اللجنة الإقتصادية والإجتماعية لغربى آسيا (الأسكوا) - إتحاد الموانى البحرية العربية وإضافة عضوين من ذوى الخبرة فى هذا المجال.



اللواء/ عصام الدين بدوى
أمين عام إتحاد الموانى البحرية العربية

**خامساً: مذكرة تفاهم للتعاون فى مجال النقل البحرى بين الدول العربية**
تم الإشارة إلى قيام اللجنة الإقتصادية والإجتماعية لغرب آسيا (الأسكوا) بموافاة أمانة اللجنة الفنية للنقل البحرى بنسخة من مذكرة التفاهم بشأن التعاون فى مجال النقل البحرى فى المشرق العربى هذا وقد أوصت اللجنة بتعميم مذكرة التفاهم للتعاون فى مجال النقل البحرى بعد إقرارها بصفة نهائية من المكتب التنفيذى لمجلس وزراء النقل العربى وإنتهى إجتماع اللجنة الفنية للنقل البحرى بتحديد إجتماعها القادم خلال ديسمبر سنة 2005 بالإسكندرية . على أن يقوم إتحاد الموانى البحرية العربية بالدعوة للإجتماع فى التوقيت المشار إليه وإعداد جدول الأعمال.

بقلم الدكتور/ أيمن النحراوى

drayman100 @ yahoo.com

# مستقبل التعاون الخليجى العربى

**تمثل منطقة الخليج العربى أحد أهم المناطق على مستوى العالم إقتصادياً وإستراتيجياً لما حباها الله من موارد طبيعية وموقع فريد وخصائص حضارية وثقافية، جعلتها دائماً فى بؤرة الإهتمام العالمى، وهيأت لها إمكانيات مستقبلية واعدة**

لقد حبا الله هذه المنطقة بموردين طبيعيين هما النفط والغاز الطبيعي، حيث تشير الإحصائيات إلى أن إحتياطيات النفط فى تلك المنطقة تبلغ 478.3 مليار برميل نفط خام وهذا الرقم يمثل نسبة 44.9% من الإحتياطى العالمى للنفط، ، أما عن إحتياطيات الغاز الطبيعي فتبلغ حوالى 39.3 تريليون قدم مكعب تمثل حوالى 18.3% من الإحتياطى العالمى للغاز الطبيعي، وقد إنعكست هذه الموارد الهائلة فى أن أصبحت دول الخليج العربى ضمن مقدمة دول العالم من حيث الدخل القومى ومتوسط نصيب الفرد من الدخل.

أما عن الموقع الجغرافى المتميز لمنطقة الخليج العربى، فهو موقع فريد يتوسط العالم القديم بقاراته الثلاث أسيا وأفريقيا وأوروبا، ويطل على أهم البحار والممرات الملاحية فى العالم متمثلة فى الخليج العربى وبحر العرب والبحر الأحمر، مما يعطى المنطقة أهمية إستراتيجية لحركة النقل والمواصلات العالمية وحركة التجارة الدولية.

### نشأة مجلس التعاون

فى ظل تلك الإعتبارات جسد تأسيس مجلس التعاون لدول الخليج العربية تتويجاً لمشاعر وروابط الأخوة والترابط والتضامن ، والمستقبل المشترك، يأتى فى مقدمتها الدعوة التى خرج بها مؤتمر مسقط عام 1976م للتوصل إلى صيغة جماعية لضمان أمن المنطقة وإستقرارها، والتى كان للمملكة العربية السعودية قصب السبق والمبادرة بشأنها ثم الدعوة التى نادت بها الكويت عام 1978م ، ولقاء قادة دول المجلس على هامش مؤتمر القمة العربى المنعقد فى الأردن عام 1980م.

وقد ظهرت الإرهاصات الأولى لإنشاء مجلس التعاون لدول الخليج العربية للوجود فى مؤتمر القمة الخليجية الذى عقد على هامش القمة الإسلامية فى الطائف بالمملكة العربية السعودية حيث تم الإتفاق على قيام المجلس على أساس مشاركة الدولة الست المملكة العربية السعودية والإمارات وعمان وقطر والبحرين والكويت.

وبعد سلسلة من الإجتماعات التحضيرية عقد وزراء خارجية الدول الست المذكورة مؤتمراً فى الرياض فى الرابع من فبراير 1981م وتم التوقيع فى ختام أعمال هذا المؤتمر على وثيقة إعلان قيام مجلس التعاون لدول الخليج العربية، وأشار بيان إنشاء المجلس إلى أن ما يربط بين الدول المؤسسة هو العلاقات الخاصة والسمات المشتركة النابعة من عقيدتها المشتركة وتشابه أنظمتها ووحدة تراثها، وتماثل تكوينها السياسى والإجتماعى والسكانى وتقاربها الثقافى والحضارى ورغبتها فى تعميق وتطوير التعاون والتنسيق فيما بينها فى مختلف المجالات.

وبفضل الله وتوفيقه إنعقدت أول قمة لدول مجلس التعاون الخليجى فى أبو ظبى يومى 25،26 مايو 1981م، حيث أعلن فى الجلسة الإفتتاحية التوقيع على النظام الأساسى لمجلس التعاون وناقش المؤتمر ورقة العمل الخليجى المشترك، وقرر المجلس الأعلى فى دورته الأولى إنشاء خمسة لجان هى :

- لجنة التخطيط الإقتصادى والإجتماعى
- لجنة التعاون المالى والإقتصادى
- لجنة التعاون الصناعى
- لجنة النفط
- لجنة الخدمات الإجتماعية والثقافية.

وفى إطار تفعيل أهداف مجلس التعاون تم التوقيع على الإتفاقية الإقتصادية لدول المجلس فى نوفمبر 1981م والتى أرست قواعد العلاقات الإقتصادية بين الدول الأعضاء وأنشئت بموجبها منطقة التجارة الحرة بين الدول الأعضاء فى مارس 1983م، ثم أعقب ذلك نسخ الإتفاقية المشار إليها فى ديسمبر 2001 لتحل محلها إتفاقية إقتصادية جديدة أكثر حداثة وقدرة على التفاعل مع المتغيرات الإقليمية المتوالية، وتبنت هذه الإتفاقية إنشاء الإتحاد الجمركى لدول مجلس التعاون الخليجى.

### الإتحاد الجمركى

لقد كان الإتحاد الجمركى ولفترة طويلة بمثابة بند دائم الإدراج على أجندة مؤتمرات القمة، حيث أوصت الإتفاقية الإقتصادية الموحدة الموقعة بين دول المجلس عام 1981 بتطبيق تعريفة جمركية موحدة للدول الأعضاء تجاه العالم الخارجى على أن تطبق تدريجياً خلال خمس سنوات من دخول الإتفاقية حيز التنفيذ، إلى أن أعلن عن قيام الإتحاد الجمركى لدول المجلس إعتباراً من الأول من يناير 2003م، مع إعتبار الفترة من 2003- 2005 فترة إنتقالية

# مبارك لمصر ... فوز مبارك

**لقد بارك كل محب لمصر فوز الرئيس محمد حسنى مبارك فى الإنتخابات الرئاسية التعددية .. ولم يكن هذا الفوز مفاجئ بل كان متوقعاً.**
**لقد نجح الشعب المصرى فى فرض إرادته وإعلاء كلمته والوقوف مع رئيسه الذى قدم له الكثير من الإنجازات، والقادر على تنفيذ ما وعد به فى برنامجه الموضوعى، وما أعلنه من تعهدات لنقلة سياسية دستورية.**
**لقد ألقى هذا الفوز على أكتاف الرئيس أعباء وإلتزامات ثقيلة من أهمها إجراء الإصلاحات الديمقراطية على الدستور ومنح الأحزاب فرصة ممارسة نشاطهم..**

بقلم
عبد السلام السيد أحمد

إن الإجراءات الإنتخابية المصرية تمت وفقاً للضوابط الدستورية والقواعد التى وضعتها لجنة الإنتخابات الرئاسية، بجانب إلتزام أجهزة الدولة بالحياد والإشراف القضائى التام، فكانت النتيجة وضع 88.5% من الناخبين ثقتهم فى الرئيس مبارك، فى حين لم تحصل المعارضة إلا على 12% فقط، ولذا كانت الإنتخابات مقياساً دقيقاً لرأى الشارع المصرى..

إن تجربة الإنتخابات الرئاسية التى عاشتها مصر كانت مولداً جديداً للديمقراطية التى يختار فيها الشعب بإرادته الحرة رئيس جمهوريته، وقد أحدثت هذه التجربة حراكاً سياسياً كبيراً بإعتبارها أول إنتخابات رئاسية تشهدها السياسة المصرية، ويعتبر الرئيس مبارك أول رئيس أعطى الشعب حق الإختيار بعدما كان الإستفتاء يفرض على الأمة شخص معين.

### مبارك الأجدر والأقدر

إن فوز الرئيس مبارك جاء عن إقتناع الناخبين بأنه الأجدر والأقدر على تحقيق ما وعد به من إصلاحات سياسية وإقتصادية وإجتماعية لتحقيق توازن حقيقى بين السلطات، وإقامة دولة القانون التي تحترم المعايير السياسية لعدالة التشريع.

ولا أحد ينكر أن الرئيس مبارك إستطاع خلال فترة توليه المسئولية أن يحقق التوازن الدقيق بين مقتضيات التنمية الإقتصادية والإصلاح السياسى والتماشى مع المتغيرات العالمية الحالية والمستقبلية.

إنها المرة الأولى التى تخوض فيها أحزاب المعارضة معركة إنتخابية تنافسية، ولذا فإنها تعتبر مرحلة جديدة فى مسار التطور الديمقراطى المصرى لها سمات واضحة ومعروفة فى كل المجتمعات.

### إستكمال مسيرة العمل الوطنى

إنها مرحلة تستهدف إستكمال مسيرة العمل الوطنى بتكاتف جهود المجتمع بمختلف مؤسساته للعمل لمصلحة مصر العليا وتحقيق الإنطلاق الإقتصادى ورفع معدلات التنمية ومستوى معيشة المواطنين وعلاج مشكلة البطالة، وترسيخ تجربة التحول الديمقراطى والإصلاح السياسى الذى بدأ بتعديل المادة 76 من الدستور، هذا بجانب الحفاظ على مكانة مصر إقليمياً وعالمياً فى دعم قضايا الأمة العربية، ومواجهة التحديات.

السيدة سوزان مبارك وكبار رجال الدولة يستمعون لخطاب الرئيس

لقد أصبح لمصر رئيساً منتخباً إنتخاباً حراً مباشراً بإرادة الشعب الذى أصبح من واجبه السير وراء قائده، وتقديم المشورة له، والإشتراك فى الرأى ، وخوض المعارك لصالح البلاد.

### أول لقاء بعد الفوز

إلتقى الرئيس حسنى مبارك بعد فوزه مع كوادر الحزب الوطنى الديقراطى وهيئته البرلمانية بمجلس الشعب والشورى، وشهدت اللقاء سيدة مصر الأولى سوزان مبارك، وقد أكد الرئيس فى هذا اللقاء على أن الإنتخابات الرئاسية لم تسفر عن منتصر ومهزوم لأن الفائز الحقيقى فى الإنتخابات هو مصر والمصريين

علامات النصر من الشعب بعد الفوز

وأشار الرئيس فى خطابه الذى وجهه لكل مصرى ومصرية بأن ثقة الشعب وتأييده هما مسئولية وأمانة سوف ينهض بأعبائهما بإخلاص وتفان مثلما نهضة بتلك الأعباء خلال مسيرة السنوات الماضية، وأن مصر فى حاجة إلى فكر وسواعد وعزيمة كل أبنائها وبناتها، مؤكداً أنه يمد يده لكل أبناء الوطن بلا تمييز فى ولايته الجديدة لمواجهة التحديات وتحقيق الآمال والطموحات، وقد وجه الرئيس الشكر والإتفاق إلى أبناء وبنات الوطن، والتحية لقواعد وكوادر الحزب الوطنى والفريق الذى أعانه فى الحملة الإنتخابية ، كما أعرب الرئيس عن تقديره للجنة العليا للإنتخابات الرئاسية ورجال القضاء والشرطة والإعلام القومى المستقل، وجدد الرئيس العهد لشباب مصر وعمالها وفلاحيها ومستثمريها ومثقفيها وأبناء طبقتها الوسطى بأنه سيقف إلى جانبهم مسانداً لقضاياهم وطموحاتهم .

وأشار الرئيس إلى التجربةالجديدة التى خاضها مع الشعب والوقوف معه على أعتاب مرحلة جديدة فى تاريخ مصر المعاصر يحكمها فكر جديد ورؤية واضحة، وأنه سيمضى مع الشعب لمواجهة تحديات هذه المرحلة وتحقيق الآمال والطموحات، وإضافة إنجازات جديدة على ما تم إنجازه خلال السنوات الماضية بجانب تنفيذ البرنامج الإنتخابى بكل عزم وتصميم.

ودعا الرئيس إلى تضافر الجهود بعدما أصبحت مصر فى حاجة لفكر وسواعد وعزيمة كافة أبنائها وبناتها، فالكل يعيش على أرض واحدة، وينتمى لوطن واحد، ويشرب من ماء واحد، وتظلله سماء واحدة.

الرئيس يلقى كلمته أمام كوادر الحزب

وأكد الرئيس على أنه سيمضى بكل عزم وتصميم فى إقامة مجتمع عصرى لمواطنين أحرار فى بلد ديمقراطى ، مجتمع يحاصر البطالة ويوفر فرص العمل لأبنائه، ويتصدى لمشكلات المواطنين بحلول خلاقة، بجانب رعاية غير القادرين، وتأمين المواطن فى حاضره وغده، والإرتقاء بنوعية الحياة وما يقوم للمواطنين من خدمات، والحفاظ على مصر قوية وآمنة فى منطقة حساسة تموج بالأزمات والحاضر وعالم متغير.

### تهنئة العالم للرئيس

لقد تلقى الرئيس مبارك بعد فوزه فى الإنتخابات برقيات التهنئة من قادة وزعماء ورؤساء دول العالم وكبار المسئولين والوزراء ورؤساء المنظمات العربية المتخصصة وجامعات مصر.

### كلمة أخيرة

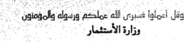
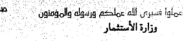
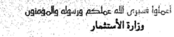
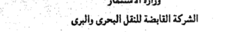
إن عملية الإنتخابات الرئاسية التعددية المصرية التى سجلها التاريخ جرت لأول مرة بأسلوب الإختيار المباشر من بين عشرة مرشحين، وأسفرت عن نجاح مصر فى خوضها وممارسة حق الإختيار . كما أنها تعتبر نقطة تحول وروح جديدة فى المجتمع المصرى، ولحظة فاصلة فى مسيرة الديمقراطية التى تعنى حكم الشعب وإتاحة التمتع بحقوق الإنسان، ولا تعنى التجاوز غير المحدود للعادات والتقاليد، ولكنها تحولات عميقة فى بنية المجتمع وعملية بناء وتأسيس لمصلحته.

طابور المنتخبين ليدلوا بأصواتهم





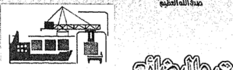

بسم الله الرحمن الرحيم

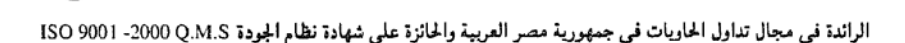





وقل أعملوا فسيرى الله عملكم ورسوله والمؤمنون صدق الله العظيم

**وزارة الأستثمار**

**الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى**






**الرائدة فى مجال تداول الحاويات فى جمهورية مصر العربية والحائزة على شهادة نظام الجودة ISO 9001 -2000 Q.M.S**

### قائمة المركز المالى المعدلة فى ٢٠٠٤/١٢/٣١ — بالألف جنيه

| ٢٠٠٤/١٢/٣١ | البيـــان | ٢٠٠٤/٠٦/٣٠ |
|---|---|---|
| | **الأصول طويلة الأجل :** | |
| | **الأصول الثابته :** | |
| ٨٩٩٨ | مبانى وأنشاءات | ٩٥٠٢ |
| ١٩٩٧ | الآت ومعدات | ١٩٠٤ |
| ٩٣٩٦٥ | وسائل نقل وأنتقال | ١٠١٥٤٦ |
| ٣٠٣ | عدد وأدوات | ٣٤١ |
| ٩٨٩ | أثاثات وتجهيزات مكتبية | ٩٤١ |
| ١٠٦٢٥٢ | | ١١٤٢٣٤ |
| | **مشروعات تحت التنفيذ** | |
| ٦٩٣٥ | تكوين أستثمارى | ٦٦١٢ |
| ٥٤٢٤٢ | أنفاق أستثمارى | ٣٣٠٥٩ |
| | **أستثمارات طويلة الأجل** | |
| ٥٧٥٧٥ | أستثمارات فى أسهم شركات أخرى | ٥٥٥٧٥ |
| | **أصول غير ملموسة** | |
| ٢١٠٧٥ | نفقات مرسملة | ٢١٣٠٥ |
| ٠ | نفقات مؤجلة | |
| ٢٤٦٠٧٩ | **مجموع الأصول طويلة الأجل** | ٢٣٠٧٨٥ |
| | **الأصول المتداوله** | |
| | **المخزون** | |
| ٢٨٥٢٩ | مخزن مواد ووقود وقطع غيار | ٣٠٤٩٥ |
| ٠ | أعتمادات مستنديه لشراء سلع وخدمات | ٠ |
| | **عملاء وأوراق قبض وحسابات مدينة** | |
| ١٠٥٦٦ | عملاء ( بعد خصم المخصص البالغ قيمته ٥٨٦٦ | ١١٨٨١ |
| ٦٨٧ | أيرادات مستحقة التحصيل | ٢٠٩ |
| ٤٣٣ | مصروفات مدفوعة مقدماً | ٤٤١ |
| ١٦٥٧ | موردين | ٢٣٠ |
| ٠ | حسابات مدينة لدى الشركة القابضة | ٠ |
| ٨٨٥٤٩ | حسابات مدينه أخرى | ٦٦٨٥٢ |
| | **النقديه بالبنوك والصندوق** | |
| ٣٥٩ | غطاء خطابات الضمان | ٣٥٩ |
| ٤٦٠٤٦ | حسابات بالبنوك | ٧٦٥٩٨ |
| ١٦٦ | نقديه بالصندوق | ٠ |
| ١٧٦٩٩٢ | **مجموع الأصول المتداوله** | ١٨٧٠٦٥ |

### تابع قائمة المركز المالى المعدلة فى ٢٠٠٤/١٢/٣١ — بالألف جنيه

| ٢٠٠٤/١٢/٣١ | البيـــان | ٢٠٠٤/٠٦/٣٠ |
|---|---|---|
| | **الألتزامات المتداولة** | |
| | **المخصصات** | |
| ١٨٢٧٢ | مخصص ضرائب متنازع عليها | ١٤٧٧٢ |
| ٨٠٢٨ | مخصص مطالبات ومنازعات | ٨٠٢٨ |
| ٥٤٦٩ | مخصصات أخرى | ٥٤٦٩ |
| | **موردون وحسابات دائنة** | |
| ١٠٨٤٩ | موردين | ١٢٥٥٠ |
| ٢٤٨٥٢ | حسابات دائنة للمصالح والهيئات | ١٢٦٧٣ |
| ٣٠٤٢٣ | دائنو توزيعات | ٨٤٣٥٥ |
| ٤٣٥٠ | مصروفات مستحقة السداد | ٨٢٤٦ |
| ١٦٣٨ | عملاء | ١٥٧٩ |
| ٧٢٤٣٥ | حسابات دائنه أخرى | ٧٠٣٥٧ |
| ١٧٦٣١٦ | **مجموع الألتزامات المتداوله** | ٢١٨٠٢٩ |
| ٦٧٦ | **رأس المال العامل** | ٣٠٩٦٤- |
| ٢٤٦٧٥٥ | **اجمالى الأستثمار ويتم تمويله على النحو التالى** | ١٩٩٨٢١ |
| | **حقوق الملكية** | |
| ١٢٣٠٠٠ | رأس المال المدفوع | ١٢٣٠٠٠ |
| | **الأحتياطيات** | |
| ٣٩٤٢٤ | أحتياطى قانونى | ٣٩٤٢٤ |
| ١٨٧١٣ | أحتياطيات أخرى | ١٨٧١٣ |
| ٩٣ | أحتياطى رأسمالى | ٩٣ |
| ٤٩٩٠١ | صافى الربح | ٠ |
| ٢٣١١٣١ | **مجموع حقوق الملكية** | ١٨١٢٣٠ |
| | **ألتزامات طويلة الأجل** | |
| ٦٠١٥ | قروض طويلة الأجل من البنوك | ٦٦٨٣ |
| ٩٦٠٩ | حسابات دائنه أخرى ( طويلة الأجل ) | ١١٩٠٨ |
| ١٥٦٢٤ | **مجموع الألتزامات طويلة الأجل** | ١٨٥٩١ |
| ٢٤٦٧٥٥ | **أجمالى تمويل الأستثمار** | ١٩٩٨٢١ |

### قائمة التدفقات النقدية عن الفترة المالية المنتهية فى ٢٠٠٤/١٢/٣١ بالألف جنيه

| ٢٠٠٤/١٢/٣١ | البيان | ٢٠٠٤/٠٦/٣٠ |
|---|---|---|
| ٤٧٥٠٥ | صافى التدفقات النقدية من أنشطة التشغيل | ١٠٤٧١٥ |
| (٢٣٦٧٧) | صافىالتدفقات النقدية من النشاط الأستثمارى | ٢٤٨٢٧- |
| (٥٤٢١٤) | صافى التدفقات النقدية من النشاط التمويلى | ١١٨٣٦٥- |
| ٣٠٣٨٦- | صافى التدفقات النقدية خلال العام | ٣٨٤٧٧- |
| ٧٦٩٥٧ | رصيد النقدية فى بداية العام | ١١٥٤٣٤ |
| ٤٦٥٧١ | رصيد النقدية فى نهاية العام | ٧٦٩٥٧ |

### قائمة الدخل عن الفترة من ٢٠٠٤/٧/١ حتى ٢٠٠٤/١٢/٣١ — بالألف جنيه

| ٢٠٠٤/١٢/٣١ | البيان | ٢٠٠٣/١٢/٣١ |
|---|---|---|
| ١٢٥٤٢٢ | أيرادات النشاط | ١٠١٢٩٢ |
| (٤٣٠٥٨) | يخصم : تكلفة إيرادات النشاط | (٣٦٣١٦) |
| ٨٢٣٦٤ | **مجمل الربح** | ٦١٩٧٦ |
| | **يضاف إليه :** | |
| ٧٥١ | أيرادات أستثمارات مالية | ٨٨٩ |
| | **إيرادات وأرباح أخرى** | |
| ٤٧٠ | مخصصات أنتفى الغرض منها | ١٢٨٩ |
| | **يخصم منه :** | |
| | **المصروفات الأدارية** | |
| (٧٢) | رواتب مقطوعة وبدلات حضور أعضاء مجلس الأدارة | (٥٦) |
| (٧٦٧٨) | مصروفات ادارية أخرى | (٥٥٣٩) |
| | **أعباء وخسائر متنوعة** | |
| (٣٥٠٠) | مخصصات بخلاف الأهلاك | (٣٤٩٥) |
| (١١٦٧) | أعباء وخسائر متنوعة | (٦٠) |
| ٧١١٩٨ | صافى أرباح النشاط قبل م. التمويل والفوائد الدائنة | ٥٥٠٠٤ |
| (٢٢١٣) | المصروفات التمويلية | (٣١٥٧) |
| ١٧٨٥ | فوائد دائنة | ٤٨٠٦ |
| ٧٠٧٤٠ | **صافى أرباح النشاط** | ٥٦٦٥٣ |
| | **يضاف إليه ( يخصم منه )** | |
| ٨٦٠ | أرباح فروق عملة | ١٣٠٣ |
| (١٨٣٤) | أيرادات سنوات سابقة بعد خصم مصروفات سنوات سابقة (٢٧٩٤) | (٧٢٣) |
| ٠ | أرباح رأسمالية | ٥ |
| ٥١٧ | إيرادات غير عادية | ٣٦٢٧ |
| ٧٠٢٨٣ | **صافى الربح قبل ضرائب الدخل** | ٦٠٨٦٥ |
| ٢٠٣٨٢ | **ضريبة الدخل** | ١٧٦٦٣ |
| ٤٩٩٠١ | **صافى الربح بعد حساب ضريبة الدخل** | ٤٣٢٠٢ |

**ملخص الإيضاحات المتممة للقوائم المالية فى ٢٠٠٤/١٢/٣١**

نبذه عن الشركة : شركة تابعة مساهمة مصرية خاضعة لأحكام قانون شركات قطاع الأعمال رقم ٢٠٣ لسنة ١٩٩١ ولائحته التنفيذية.

نشاط الشركة : الرائدة فى تداول الحاويات بمينائى الإسكندرية والدخيلة بأنواعها المختلفة ونقلها إلى الملاحق المخصصة والنقل من وإلى الميناء لهذه النوعية وإدارة وتشغيل المحطات متعددة الأغراض بالموانى المختلفة وخارجها وأعمال الوكالة الملاحية والتخليص وحصلت الشركة على شهادة نظام الجودة ISO 9001- 2000 Q.M.S كما تم الحصول على شهادة السلامة والصحة المهنية **O: H: S: A:S 18001**

رأس المال : بلغ رأس المال المصرح به والمرخص ٢٠٠ مليون جنيه ورأس المال المدفوع ١٢٣ مليون جنيه موزعة على ٢٤,٦ مليون سهم القيمة الإسمية للسهم ٥ جنيه.

هيكل رأس المال : شركة النقل البحرى ٥٥,٧١٪ القطاع الخاص ٤,٢٩٪ الهيئة العامة لميناء الإسكندرية ٤٠٪.

حقوق المساهمين : بلغت حقوق المساهمين ٢٣١,١٣١ مليون جنيه فى ٢٠٠٤/١٢/٣١

السياسات المحاسبية: يتم إعداد القوائم المالية والحسابات التحليلية طبقاً لأحكام النظام المحاسبى الموحد وطبقاً لقرار رئيس الجهاز المركزى للمحاسبات رقم ٢٠٤ لسنة ٢٠٠١ ووفقاً للمبادئ المحاسبية المتعارف عليها ومعايير المحاسبة المصرية.

المخزون : يتم تقييم المخزون السلعى على أساس متوسط السعر المتحرك.

الأصول الثابتة : تم إهلاك الأصول الثابتة طبقاً لأحكام النظام المحاسبى الموحد.

الإستثمارات : تساهم الشركة بإستثمارات مالية فى شركات التوكيلات الملاحية (أبو سمبل وطيبة، أمون، ممفيس) للنقل البحرى بالإضافة إلى إستثمارات مالية فى شركة إسكندرية للأعمال والخدمات البحرية بالإضافة إلى إستثمارات فى الشركة المصرية للمشروعات المتكاملة (ترجمان جروب)

إثبات المعاملات والأرصدة بالعملات الأجنبية:

تثبت الشركة معاملاتها بالجنيه المصرى على أساس أسعار الصرف المعلنة بالسوق المصرفية الحرة وتم إعادة تقييم رصيد العملات .

لمزيد من المعلومات عن الإستثمار فى مصر إطلع على بوابة الإستثمار WWW.investment.gov.eg

| رئيس قطاع الشئون المالية | رئيس قطاعات الشئون المالية والتجارية | رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب |
|---|---|---|
| محاسب / صباح عبد الفتاح مجاهد | محاسب/ عزيزة حسن شريف | مهندس/ فتحى أحمد حسن سرور |

**ملخص تقرير مراقب حسابات الشركة**

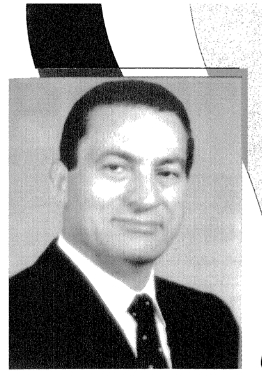
**قمنا بإجراء فحص محدود للقوائم المالية لشركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع - شركة تابعة مساهمة مصرية خاضعة لأحكام القانون ٢٠٣ لسنة ١٩٩١ وتتمثل فى قائمة المركز المالى فى ٢٠٠٤/١٢/٣١ بإجمالى إستثمار قدره نحو ٢٤٦,٧٥٥ مليون جنيه وكذا قائمة الدخل عن الستة أشهر المنتهية فى ذلك التاريخ بصافى ربح قبل الضريبة قدره نحو ٧٠,٢٨٣ مليون جنيه وكذا قائمة التدفقات النقدية عن الفترة المشار إليها والتى أستخرجت منها القوائم المالية المختصرة المرفقة. وهذه القوائم المالية وصحة البيانات الواردة بها هى مسئولية إدارة الشركة وتنحصر مسئوليتنا فى إصدار تقرير عن هذه القوائم فى ضوء فحصنا المحدود لها.**

**وقد تمت مراجعتنا وفقاً لمعيار المراجعة المصرى الخاص بالفحص المحدد ويتطلب هذا المعيار تخطيط وأداء الفحص للحصول على تأكيد مقبول بأن هذه القوائم المالية لا تحتوى على أخطاء مؤثرة حيث إقتصرت أعمال الفحص على تطبيق الإجراءات التحليلية على البيانات المالية والحصول على البيانات من مسئولى الشركة وهى بهذه الصورة أضيق نطاقاً من إجراءات المراجعة التى تجرى طبقاً لمعايير المراجعة المصرية بغرض إبداء الرأى على القوائم المالية بشكل متكامل فى نهاية السنة المالية .**

**وبناءً على ما قمنا وما تم إبلاغه للشركة بكتاب الإدارة رقم ٦٨ بتاريخ ٢٠٠٥/٢/٩ وما يترتب عليه لم يتبين لنا وجود تعديلات أخرى جوهرية أو مؤثرة على القوائم المالية المذكورة.**

**مراقبى الجهاز المركزى للمحاسبات**

| مراقب الحسابات | مدير عام | وكيل الوزارة | وكيل أول الوزارة |
|---|---|---|---|
| محاسب/ آمال عبد المحسن عبد ربه | نائب مدير الإدارة | نائب أول مدير الإدارة | مدير الإدارة |
| | محاسبة/ السيدة أحمد الخياط | محاسب/ [illegible] | محاسب/ [illegible] |



الربان / محمد العقاد
المهندس / أحمد العقاد
شركة ماهونى

يهنئان

فخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك



على الثقة الغالية التى أولاها
فخامته

شعب مصر العظيم

بإنتخابه

رئيساً لجمهورية مصر العربية



ويدعوان الله سبحانه وتعالى أن يسدد خطاه
نحو مستقبل أفضل ومشرق



## حوار صريح مع اللواء محمد يوسف ...

# رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى



*نرجو من سيادتك أن تعطينا نبذة قصيرة عن الشركة القابضة وما الذى تتطلع لإنجازه فيها؟*

بداية أود أن أوضح أن الشركة القابضة تحتوى على مجموعة عديدة ومتنوعة من شركات النقل البحري والبرى بل وأضيف إليها مؤخراً وتحديداً يوم 17 أغسطس الماضى العديد من شركات النقل النهرى معظم هذه الشركات إجمالاً تحقق أرباح عالية وبعضها يحقق ربحية منخفضة وبعضها متعثرة.

السياسة التى وضعناها هى أن نتعامل مع هذه الأنواع السابقة حسب ظروف ونسبة وربحية كل مجموعة فبالنسبة للشركات التى تحقق ربحية عالية فإننا نحاول أن نعيد هيكلتها ونحسن أداءها بحيث تحقق ربحية أعلى مما كانت تحققه فى الماضى وأذكر على سبيل المثال شركات الحاويات ، أما بالنسبة للشركات التى تحقق ربحية متوسطة مثل شركات نقل الركاب فمع جهودنا المستمرة لتحديث الوسائل سوف يتحسن أداؤها وأود أن اضيف أننا فى دراسية جدية حالياً مع مستثمرين من الداخل والخارج بحيث يشاركون لتيسير خطوط منتظمة وفقاً للشروط التى تضعها الشركة القابضة، ولدينا أيضاً الشركة الهندسية التى تعد من أكبر الشركات فى مصر والتى تختص بتصنيع الأوتوبيسات والميكروباصات والتى تسعى نحو التطوير وسوف تفاجئنا فى السنوات المقبلة بكفاءتها وحسن أدائها، وأود أن أضيف أيضاً أننا أعلنا للداخل والخارج أن لدينا ثلاثة عنابر كبرى لتصنيع وسائل النقل غير مستغلة الإستغلال الإقتصادى الأمثل فنحن أعلنا عن دخول مستثمرين ذوات خبرة فى تصنيع الأوتوبيسات بحيث يدخلون فى شراكة مع الشركة القابضة ممثلة فى الشركة العباسية لصناعة السيارات فهم يمدون الشركة بالعمالة الفنية والأجهزة الحديثة لتصنيع الأوتوبيسات فنحن نستفيد من هذه الإمكانيات قبل التصنيع أما بعد التصنيع فإننا نستفيد من خبراتهم فى التسويق فليس له معنى أن أنتج ثم يصبح منتجي راكد ونحن نبحث عن أن يكون التسويق داخل مصر بحيث يكفى كل إحتياجات السوق المحلى وأيضاً خارج مصر بأن نقوم بالتصدير وهذا التصدير أيضاً ينشط ويدعم حركة الإستثمار ويجذب شركات أجنبية ولقد حصلنا فى الفترة الأخيرة على عدة عروض كلها تشجع على التصدير ونحن الآن نتباحث فى إختيار الشركة التى ستدخل معنا فى شراكة على أن تقوم هذه الشركة بالتسويق الداخلى والتصدير أيضاً.

*نرجو أن تحدثنا عن التوكيلات الملاحية المتعثرة ودوركم فى التغلب على هذا التعثر.*

إن التوكيلات الملاحية مثل أبو سمبل وممفيس وغيرها بعضها متعثر وبعضها نأمل ألا يتعثر وبعضها يحقق أرباحاً ولكن ليس بصورة عالية مثل توكيل القنال للتوكيلات الملاحية ولقد كلفنا إحدى بنوك الإستثمار الوطنية بطرح 20% من أسهم قنال التوكيلات فى البورصة والغرض من ذلك هو توسيع قاعدة الملكية وضخ إستثمارات جديدة وتشجيع مشاركة القطاع الخاص، هناك أيضاً شركات مثل توكيل آمون التى يرجع التعثر فيها لأسباب كثيرة غير مرضية ونحن الآن نضع خطة عاجلة لحل مشكلة توكيل آمون وفى القريب العاجل سوف تظهر آثار ذلك ونحن بدأنا بالفعل إعادة هيكلة هذا التوكيل تجارياً ومالياً وعمالياً من خلال العمل فى إطار برنامج محدد.

*هل ترى سيادتك أن القطاع الخاص يقوم بدوره أم أنه يتغافل عن دعم شركات القطاع العام الكبرى التى تعود بالنفع على الملايين؟*

أنا أعتبر أن القطاع الخاص هو عصب التنمية فى مصر وفى هذه المرحلة الحرجة يجب أن يكون له دور حاسم وحيوى فى الإرتفاع بمستوى الإقتصاد المصرى وأنا لا أعنى القطاع الخاص بشكل عام ولكنى أقصد القطاع الخاص الوطنى الجاد فهو الذى يدعم الإقتصاد.

*أود أن توضح لنا دور الشركة فى الادارة والتخطيط وإعادة هيكلة جميع الشركات التابعة للشركة القابضة وليس فقط الشركات المتعثرة*

نحن نقوم الآن بإعادة هيكلة كل الشركات بشكل عام وذلك يشمل الهيكلة المالية عن طريق الإرتفاع بمستوى إنتاج الشركات وأرباحها والهيكلة البشرية حيث أن بعض الشركات تعانى من الترهل الإدارى والعمالة الزائدة، هذا إلى جانب أن هناك بعض النسب غير متناسبة بمعنى أن هناك بعض الشركات التى من المفترض أن تكون العمالة الفنية فيها أعلى من العمالة الإدارية، ولكن نجد أن العكس هو ما يحدث وهذا أمر يجب أن يسترعى إهتمامنا وتدخلنا وأنا أؤكد على نقطة هامة بالنسبة للعمالة وهى أن أى إصلاحات أو إضافات لن تكون على حساب حقوق العمال، فكل عامل سوف يحصل على حقوقه كاملاً ولكن لابد أن يكون الأجر مقابل العمل فمن غير المنطقى أن نقول أن هناك خسائر فادحة ونحن نعلم يقيناً أن الموظفين والعمال لا يعملون وقانون العمل يؤكد هذا الكلام فهذا القانون دولى وشرعى ودستورى وتطبيقه هو مسئولية الإدارة والمسئولية الكبرى التى تقع على عاتقنا الآن هى إختيار أعضاء ورؤساء مجالس إدارات الشركات التابعة للشركة القابضة وممثلى المال العام فيها مما يضمن ضخ دماء جديدة فى هذه الشركات ويجب أن يكون أعضاء مجالس الإدارات على أعلى مستوى بحيث يكونوا معاونين لرئيس مجلس الإدارة ومتابعين لتنفيذ قراراته وأن يكونوا هم أنفسهم مستشاريه فأنا أتعجب حقاً لماذا كثرت الإستعانة طالما أن هناك أعضاء مجلس إدارة فهم الأقدر على فهم المشكلات وإيجاد حلولها.

*لقد لاحظنا جميعاً أن قطاع النقل البحرى فى مصر حظى فى الفترة الأخيرة بإهتمام بالغ من منظمات النقل البحرى العالمية فبما تفسر ذلك؟*

الحقيقة أن قطاع النقل البحرى بشكل عام لم يكن يحصل فى الماضى على المكانة التى يستحقها فإن مصر بموقعها المتميز وموانيها المنتشرة وعمالتها البحرية الماهرة يجب أن تكون محط أنظار العالم فى هذا القطاع وللأسف فإن ثروات مصر الجغرافية والبشرية لم تكن تستغل بالشكل الأمثل لفترة طويلة ولكن السياسات التى وضعت فى الفترة القليلة الماضية موضوعية جداً وطموحة للغاية كما أن الدولة أعطت إهتمام بالغ لهذا المجال لذلك فإن كون مصر لفتت نظر العالم فى مجال النقل البحرى فى الفترة الأخيرة نابع من داخلها وليس من خارجها. فإذا تأملنا ما يحدث فى الموانى وشركات النقل البحرى من تطوير شئ عظيم للغاية يدل على ما أصبح يعطيه المسئولون لهذا القطاع من إهتمام.

*ما الاستفادة والخبرة التى اكتسبتها من خلال عملك رئيساً لهيئة ميناء الاسكندرية وأهلتك لتولى منصب رئيس الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى؟*

سوف أرجع بذاكرتى لسنوات عديدة قبل توليتى رئاسة هيئة ميناء الإسكندرية. أنا خريج الكلية البحرية وعملت ضابطاً فى القوات البحرية وتوليت مناصب عديدة خلال خدمتى العسكرية. منها مناصب قيادية فقد كنت قائد لواء غواصات كما كنت قائداً لقاعدة بور سعيد ثم عملت ملحقاً عسكرياً فى الصين وأود أن أوضح أن القوات المسلحة بما فيها القوات البحرية مدرسة عظيمة للغاية فلقد تعلمت فيها الإنضباط والإلتزام وإحترام الوقت والجدية وحسن القيادة والأداء، وأهم ما إكتسبته من خلال عملى فى القوات المليحة هو الوطنية.

المحطة الثانية فى حياتى التى شكلت جزءاً كبيراً من شخصيتى هى عملى لفترات بعيدة فى الخارج. فلقد عملت فى الهند لمدة عامين ورأيت كيف تحول الشعب الهندي بالرغم من فقره وتعداده وتقدم كل هذا التقدم وكيف أصبحت الهند من أكبر الدول المصدرة للبرمجيات و دولة نووية تنتج كل شئ. فلقد كان هناك حسن قيادة و حسن تنظيم و برنامج للتطوير والتزام بهذا البرنامج من الجميع. كما عملت فى باريس لمدة عامين و ترسخ داخلى ما تعلمته من إحترام قيمة الوقت و إحترام قيمة الإنسان.

المحطة الثالثة هى عملى ملحقاً عسكرياً فى الصين. أهم ما تعلمته فى الصين هو الدقة والإصرار. فالشعب الصينى حين يتخذ قراراً يصر على تنفيذه مهما كانت الصعاب ومهما كانت التحديات وكان يتحمل مسئولية القرار.

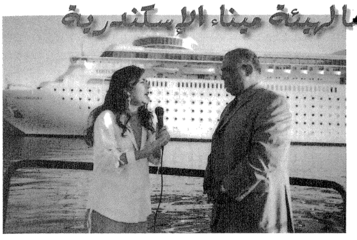
المحطة الأخيرة فى حياتى بعد خدمتى فى القوات المسلحة هى إنتقالى إلى الحياة المدنية وتوليتى رئاسة ميناء الإسكندرية. ولقد شرفت بهذا المنصب فميناء الإسكندرية ميناء عريقة ولها تاريخ وحاولت أن أطبق من خلال منصبى كل ما تعلمته وكل ما إكتسبته من خبرات وميناء الإسكندرية كانت وستظل الميناء الأول الرئيسى لجمهورية مصر العربية لموقعها وحجم تجارتها.

***

# بعد أن جعل من ميناء دمياط
# ميناءً عالمياً ليس له مثيل فى حوض البحر المتوسط

كتبت/ ياسمين عبد المجيد

## اللواء / إبراهيم يوسف رئيساً لهيئة ميناء الإسكندرية



منذ إستلام اللواء بحرى/إبراهيم يوسف العمل كرئيس هيئة ميناء الإسكندرية والدخيلة وحتى كتابة هذه السطور والعمل لم يهدأ بالميناء، فقد قام بعمل حصر شامل لمينائى الإسكندرية والدخيلة وأمر بالتخطيط الكامل لتنفيذ المشروعات الجارية بالميناء والتى تخدم العمل بمينائى الإسكندرية والدخيلة فى أسرع وقت.

وقد تم تقسيم الميناء إلى مناطق تخصصية تقدم كل منطقة نوع معين من الأنشطة كما قام بإستقبال مديرى شركات السياحة العاملة بالميناء لتنسيق إنتقال السائحين وقد تم تحديد أماكن لإنتظار سائقى الأجرة للسائحين

وقد شهد الميناء فى الفترة السابقة حركة تطوير واسعة تلك الطفرة التى إنتقلت بالميناء من موانئ الجيل الثانى لموانئ الجيل الرابع والخامس جعلت من الميناء نموذجاً يحتذى به بين الموانئ العالمية حيث أن التطوير أتاح للميناء فرصة مواكبة التطور الحادث فى تصميمات السفن، حيث شمل تطوير المسطح الأرضى والمائى لمينائى الإسكندرية والدخيلة وتزويدهم بأحدث النظم العالمية وذلك لزيادة عدد السفن الآتية والمغادرة للميناء مما سيؤدى لزيادة الإيرادات وتحقيق أكبردخل ممكن مع تحسين مستوى الخدمة مما سيعود بالنفع الكبير على ميزانية الدولة.

وقد وضعت الدولة إستثمارات تقارب 750 مليون جنيه لتطوير ميناء الإسكندرية ليواكب تكنولوجيا السفن حيث أنه حلقة الوصل الأساسية بين السفن والظهير كما أنه حلقة الوصل الأساسية فى منظومة النقل متعدد الوسائط وذلك لوضع الميناء فى الموقع الذى يستحقه عالمياً

ومؤخراً تم إنشاء أرصفة جديدة بأعماق تزيد عن الأعماق الموجودة قديماً بالميناء لما يسمح للسفن ذات الحمولات الكبيرة والأوزان الزائدة بدخول الميناء كما تم إعادة تخطيط الساحات والمستودعات لتحسين حركة تداول البضائع والخدمات داخل الميناء

كما تم هدم المخازن القديمة المتهالكة والتى لا تتناسب مع نوعية البضائع الحواه والمنقولة وقد حولت لساحات تسمح بإستقبال البضائع المحواه

وقد قامت هيئة ميناء الإسكندرية بتوقيع عقداً مع أكبر الشركات المتخصصة فى نقل البضائع المحواه لإنشاء محطة حاويات بالميناءين الإسكندرية والدخيلة لإستيعاب الحركة الزائدة فى تدفق الحاويات فى الميناءين

وقد تم إنعقاد جولة من المباحثات بين هيئة ميناء الإسكندرية والبنك الدولى على مدار أربعة أيام وذلك لإكمال دراسة البنك الدولى لتحويل محطة القصم لمحطة متعددة الأغراض وكذلك إستخدام حاجز



الأمواج بميناء الدخيلة وتحويله لأرضية بضائع عامة وزيادة طوله وكذلك زيادة طول رصيف 90 بميناء الدخيلة والذى يصل عمقه لأكثر من 20 متر مما يسمح بإنتقال سفن حمولة أكثر من 180 ألف طن

وقد تعهد البنك الدولى بتوفير الإستثمارات اللازمة لهذين المشروعين وذلك بعد أكثر من جولة.





# SEATRAIN EGYPT



شـركة SEATRAIN EGYPT هى شركة مساهمة مصرية بين كل من:
١. شـركة كادمار ترافل (إحدى شركات مجموعة شركات كادمار)
2. شركة SEATRAIN ITALY
3. الشـركة المصرية لمشروعات السكك الحديدية والنقل

وهى أكبر شركة تأسست فى مجال النقل السياحى، حيث ستصل الإستثمارات إلى 70 مليون جنيه مصرى.

وقد بدأت شـركة "سى ترين إيجيبت" مـن حيـث إنتهـى الآخـرون حيث أن شركة "سى ترين إيطاليا" تمتلك وتدير القطـار السـياحى رومـا إكسـبريس ويعمـل لنقـل السـياح مـن مينـاء شـيفيتافيكيا إلـى ميدان سـان بيتر بالفاتيكان برومـا وتدير أيضاً القطار السياحى نابولى إكسبريس بين ميناء نابولى ومنطقة بومبـى بميلانو وهى شـركة عالمية تدير وتسـوق القطارات السـياحية المتخصصة فـى نقل ركاب السفن السياحية (الكروز).

ومن مـخططاتهـا العمل فـى الولايات المتحـدة والصين ولكن مصـر هى أول دولـة تقرر التعامل معها خارج إيطاليا بنظـام المشـاركة الكاملة وقد أنشـأت شـركة سـى ترين إيجيبت تحت مظلة قانون الإستثمار وتم تأسيسها بالهيئة العامة للإستثمار وقد إستفادت الشركة من التيسـيرات الجديدة التى أصدرتها الهيئة العامة للإستثمار للمستثمرين الأجانـب والمصريين وهى أول شـركة تنشـأ تحت مظلـة قانون الإسـتثمار وتشـارك فيهـا الشـركة المصرية لمشـروعات السـكك الحديديـة والنقل وهذه إحدى ثمار السياسة الحالية التى إنتهجها الأستاذ الدكتور/ عصام شرف وزيـر النقل فـى إسـتثمار إمكانيات هيئة السـكك الحديدية المصرية والتى كانت من ثمار هذه السياسة إنشاء هذه الشركة الإستثمارية.

هذا المشـروع عبارة عن تسـيير قطار سـياحى فاخـر بتجهيـزات خاصـة لسياح سفن الكروز للعمل من مينائى الإسـكندرية وبورسـعيد إلـى محطة سـكة حديد الجيزة والعكس وكذلك من مينـاء سـفاجا إلى محطة سـكة حديد الأقصـر بهـدف خدمة السـائحين على السفن السـياحية والذين يصل عددهم فى السـفينة الواحدة من 3000 الى 4000 سائح.

هذه القطارات ستكون بمواعيد خاصة ، تناسـب الأفواج السياحية القادمة إلى الموانى المصريـة طبقا لجداول البواخر السـياحية القادمـة والعابـرة وذلـك لرحلات اليوم الواحد.

القطار مكون مـن 10 عربـات وجارى حاليا مفاوضة عدد من المصنعين محليا وخارجيـا لتجهيزهـم وسـوف تقـوم الشـركة بتأجير خط السـكك الحديدية والطـرق والأراضى مـن الهيئة وكذلك تزويـد القطـار بالخدمـات الترفيهية للركاب من السائحين.

العربـات سـوف تجهـز مـن الداخـل بديكـورات علـى الطـراز الفرعونـى المصـرى وحمامات وفـق أفخم وأحدث التجهيـزات المتميزة عالمياً وشاشـات عـرض داخليـة للترفيـه وللتعريـف بالأماكن والآثار السـياحية بمصر ، كما سيخصص عربة (بازار) بالقطار لعرض وبيـع المنتجـات المصريـة الفرعونية والمشغولات اليدوية والسـبائك الذهبية والفضية. كل ذلك لتوفير وسـيلة نقل فاخـرة ومريحـة وذات خدمات منوعة تليق بإسم وسمعة مصر السياحية.

يهدف هذا المشروع الى تنشيط وتنمية الحركة السـياحية بمصر وذلك من خلال زيادة عدد السـفن التى ترد إلى موانى جمهوريـة مصـر العربية مع تسـهيل وسـيلة نقل أمنة وفخمة تليق بمستوى ركاب السـفن السياحية نظراً لأن أعلى مسـتوى للسياحة هو مستوى السياحة البحرية. حيث ان عدد السـائحين الذين يفـدون إلـى الموانـى المصريـة حاليا لا يتعـدى 1300000 سـائح سـنوياً وهو عدد لا يتناسـب مـع مكانة مصـر الحضارية والأماكن السـياحية العديدة بها. هذا مع ما سوف يسـهم به هذا المشروع فى خلق خدمـات أخـرى متميزة وأعمـال أخرى جديـدة مما يعـود بالنفع علـى الإقتصاد القومى المصرى.

ولأول مرة فى مصر سـوف تبدأ رحلات القطـارات من داخـل الموانـى المصرية حيث ستنشـىء محطة للقطار السياحى بجوار محطة الـركاب البحرية بالميناء لنقـل السـائحين مباشـرة من السـفن السياحية القادمة إلى الميناء إلى القطار السـياحى ثـم إلـى الأماكن السـياحية المخطـط زيارتهـا وفق برامج سـياحية متنوعة معدة مسبقا.

ولذلـك فمشـروع القطـار السـياحى يتزامن مـع التطوير الكبيـر الذى يتم حاليـا بمحطة الـركاب البحريـة بميناء الإسـكندرية والمقـرر الإنتهـاء منه فى أوائـل العـام القـادم حيث مـن المخطط من خـلال هذيـن المشـروعين الكبيرين الوصول بعـدد السـائحين القادمين إلى الموانى المصرية إلى نصف مليون سائح سنويا.

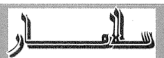
هـذا وقـد تم توقيع مذكـرة التفاهم بين الشـركاء الثلاثـة يـوم 2005/7/12 وهـم اللواء بحـرى أ.ح/ محـمود حاتم القاضى رئيس مجلـس إدارة مجموعة شـركات كادمـار وMr. Ignazio Porcari رئيـس مجلس إدارة شركة Seatrain Italy والسيد الدكتور المهندس إسماعيل عثمان رئيس مجلس إدارة الشركة المصرية لمشروعات السكك الحديدية والنقل وذلك فى حضور معالى الوزيـر الدكتور/ عصام شـرف وزير النقل بمصر.

ولقد إسـتحوذ هذا المشروع على إهتمام وإعجـاب جميع الخطوط الملاحية العالمية وبـدا هـذا واضحـاً مـن خـلال المؤتمـر الصحفى الـذى عقده يـوم 2005/9/8 كل من السـيد اللواء بحـرى/ محمود حاتم القاضـى رئيس مجلـس ادارة مجموعة شـركات كادمـار والسـيد الدكتـور المهنـدس/ إسـماعيل عثمـان رئيـس مجلس إدارة الشركة المصرية لمشروعات السـكك الحديديـة والنقـل للإعـلان عن المشـروع الجديد والرد على إستفسارات مندوبى وكالات الأنبـاء العالمية والمحلية فى هذا الخصوص.

من المنتظر أن يبدأ تشـغيل المشروع فى مطلـع نوفمبـر 2006 ونأمل من خلاله أن يصل عدد السـائحين القادمـين لمينائى الإسـكندرية وبورسـعيد لعام 2007 إلى 300000 سائح.






تأسست شركة سلامار بين كل من شركة السلام للنقل البحرى وشركة كادمار للملاحة لما لشركة السلام من خبرة فى نقل الركاب فى العديد من موانى البحر الأبيض المتوسط والموانى العربية ولما لشركة كادمار من خبرة فى النقل البرى والشحن البحرى والتخليص والتخزين وذلك لتسيير خط ملاحى منتظم مرتان فى الأسبوع بين كل من ميناء بورسعيد فى مصر وميناء طرطوس فى سوريا لنقل الركاب والبضائع.

الهدف الأساسى من هذا الخط الملاحى هو تشجيع السياح العرب على زيارة كل من مصر وسوريا فى رحلة واحدة بإستخدام وسيلة نقل مريحة تقدم تسهيلات وخدمات متميزة من خلال العبارات السياحية التى تسمح بنقل المسافرين بسيارتهم وأمتعتهم وكذا تنشيط حركة التجارة البينية بين مصر وسوريا والدول المجاورة لهما.

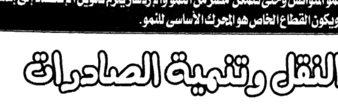
هذا الخط يعمل بإستخدام سفينة RoRo لنقل المسافرين بأمتعتهم وسياراتهم بطاقة 2000 مسافر ، 300 سيارة وكذلك نقل البضائع بطاقة 1200 طن وتستغرق الرحلة حوالى 18 ساعة حيث تصل المسافة بين الميناءين 280 ميل بحرى.

ومن المنتظر أن يشهد الخط الجديد كثافة كبيرة فى حركة نقل الركاب والسيارات والبضائع بين الميناءين يساعد على ذلك قصر المسافة بين الميناءين مما سيسهم فى نمو وإزدهار ورواج السياحة والتجارة البينية ليس فقط بين مصر وسوريا ولكن سيمتد ليشمل باقى الدول المجاورة.

ومن المنتظر أن يبدأ تسيير هذا الخط فى مطلع يناير عام 2006 بين مينائى بورسعيد وطرطوس كمرحلة أولى ، سوف تمتد لتشمل موانى اخرى بالبحر المتوسط فى مرحلة تالية.

بقلم دكتور / أحمد عيسوى صالح

**إن إحتياج الإقتصاد المصرى إلى دفعة قوية يعتبر أمراً أساسياً لمصر لإستثمار دورها المحورى لتصبح قوة إقتصادية هامة فى منطقة الشرق الأوسط وتنمية الصادرات المصرية تحل مشكلتين أساسيتين هما الإفتقار إلى مصادر فعالة بديلة للعملة الأجنبية وعجز الإقتصاد المحلى عن تحقيق النمو المتواصل وحتى تتمكن مصر من النمو والإزدهار يلزم تحويل الإقتصاد إلى إقتصاد يرتكز على قوى السوق والمنافسة الدولية ويكون القطاع الخاص هو المحرك الأساسى للنمو.**




الجزء الأول

وتحتل قضية تنمية الصادرات المصرية مكانة متميزة لما لها من أثار إيجابية على مجمل النشاط الإقتصادي وتحقيق معدلات مرتفعة للنمو وزيادة فرص العمل المنتجة. ولا شك أن تخفيض العجز فى الميزان التجارى يعنى ضرورة العمل على زيادة الصادرات وكذلك العمل فى نفس الوقت علي ترشيد الواردات.

تضمنت الإستراتيچية القومية للتنمية الإقتصادية والإجتماعية فى مستهل القرن الحادى والعشرين (1998/97 – 2017/16) عدة محاور للتوجه الإستراتيچى بعيد المدى وكان المحور السادس هو التوجه التصديرى حيث يأتى فى بؤرة الإهتمام تحقيق الإنطلاقة المنشودة فى مجال الإنتاج والتصدير السلعى كمحرك أساسى للنمو الإقتصادى ليس فقط للوصول إلى التوازن فى التعامل السلعى تصديراً أو إستيراداً بل وتحقيق فائض فى الميزان التجارى فى الأمد الطويل يضمن يقينا أفضل الأوضاع لميزان المدفوعات فى المستقبل كما يضمن الإستقرار فى العلاقات الإقتصادية الخارجية وآثارها علي تطورات الأوضاع الإقتصادية الداخلية.

إن العمل على تحقيق النجاح التصديري وتحقيق دفعة قوية للصادرات فى الأسواق العالمية إلى جانب أنه على رأس التحديات التى تواجه القطاعات المصدرة لها لما تقابله من منافسة لإثبات وجودها فى الأسواق من خلال برنامج الإصلاح الإقتصادى كما أنها ضرورية للحصول على نصيب أوفر من المكاسب المتوقعة فى حركة التجارة الدولية تتناسب مع ما تملكه مصر من موارد ومزايا نسبية فى مجال التصدير من وفرة فى القوى العاملة ومعدلات أجورها التنافسية ومن الأرض والمناخ والإمكانيات الزراعية لمحاصيل مرتفعة القيمة والموقع الجغرافى المتميز بالنسبة لمجموعة متنوعة من الأسواق وإذا كانت الإستراتيچية تعمل على دفع النشاط التصديرى إضافة إلى التوسع فى الإنتاج المحلى من السلع للوفاء بقدر أكبر من إحتياجات الطلب المحلى المتزايد لتحقيق فائض فى الميزان التجارى فهى لا تغفل الإهتمام بتنمية الإيرادات من الخدمات إذ أن السلع والخدمات تعتبر بنوداً تبادلية بالنسبة لمتحصلات النقد الأجنبى أو ميزان المدفوعات وتمتلك مصر إمكانيات كبيرة لبناء قاعدة تصديرية من الخدمات المتنوعة

إن من المهم العمل على تطوير ورفع أداء عناصر التجارة الخارجية خاصة الإرتقاء بجودة المنتجات وتطوير المواصفات القياسية وخفض تكاليف الإنتاج بإعتبارها المدخل الرئيسى للنفاذ إلى الأسواق وتدعيم الأنشطة المتعلقة بخدمات التجارة الخارجية وبصفة خاصة فى مجالات النقل والتمويل وضمان الصادرات والمعلومات التجارية.

إن تحقيق التنمية المتسارعة ذات التوجه التصديرى التى تهدف إليها الإستراتيچية سوف يسمح بمعالجة العجز فى الميزان التجارى ويتطلب الأمر أيضاً التعامل مع الواردات بحذر شديد لضمان عدم الإخلال بالمتطلبات الضرورية سواء فى المعدات والآلات اللازمة لتنفيذ مشروعات التنمية أو من مستلزمات الإنتاج والسلع الوسيطة لتحقيق أهداف الإنتاج المنشودة أو للوفاء بإحتياجات الإستهلاك الضرورية.

**أولا: تطور الواردات والصادرات**

1- فى عام 1990 بلغت جملة التجارة الخارجية بالموانى 36.4 مليون طن منها 30.9 مليون طن واردات، 5.5 مليون طن صادرات وفى عام 1994 إرتفعت التجارة الخارجية إلى 38.7 مليون طن منها 27.2 طن واردات بنسبة 70.3%، 11.5 مليون طن صادرات بنسبة 29.7%.

وإستمرت التجارة الخارجية فى النمو المضطرد إلى أن بلغت فى عام 1999، 54.1 مليون طن واردات بنسبة 78.9%، 11.4 مليون طن صادرات بنسبة 21.1% وفى عام 2002 /2003 إرتفعت إلى 59.0 مليون طن منها 37.9 مليون طن واردات بنسبة 64.2%، 21.1 مليون طن صادرات بنسبة 35.8% وبلغ معدل النمو السنوى 4% فى الفترة من عام 1990 حتى يونيو 2003

**تطور التجارة الخارجية لمصر**

إن الواردات إرتفعت فيما بين عامى 1990، يونيو 2003 بمعدل نمو سنوى قدره 1.64% بينما زادت الصادرات بمعدل نمو سنوى قدره 11.3%

وقد أدى نمو الصادرات الخدمية مثل رسوم قناة السويس والسياحة وتحويلات المصريين العاملين بالخارج إلى صرف الإنتباه عن الصادرات السلعية وقد أدى نمو الصادرات الخدمية مثل رسوم قناة السويس والسياحة وتحويلات إحتياجات المصدرين فى حين أن الصادرات السلعية فقط هى القادرة على توفير قاعدة مستقرة من إيرادات العملة الأجنبية فى الأجل الطويل

**2- الميزان التجارى**

لقد إرتفعت الصادرات من 6.4 مليار دولار فى عام 2000/99 إلى 8.2 مليار دولار فى عام 2003/2002 بنسبة زيادة قدرها 28.1%.

وتركزت الزيادة فى مجموعة الوقود والزيوت المعدنية ومنتجاتها حيث إرتفعت صادراتها من 2.28 مليار دولار إلى 3.2 مليار دولار بنسبة زيادة قدرها 40% كما إرتفعت السلع نصف المصنعة من 282.8 مليون دولار إلى 657.6 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 132.3% وإرتفعت الصادرات من السلع تامة الصنع من 2.6 مليار دولار إلى 3.02 مليار دولار بنسبة زيادة قدرها 16.2%.

فى حين أن الواردات إنخفضت فى عام 2003/2002 إلى 14.82 مليار دولار بخفض قدره 3.04 مليار دولار عن عام 99 /2000 وهذا الخفض فى الواردات قد تحقق فى خفض الواردات من السلع الإستثمارية بمقدار 2459.9 مليون دولار أى بنسبة 80.9% من الخفض الكلي فى الواردات وقدره 3.04 مليار دولار.

وبذلك فإن العجز فى الميزان التجارى قد بلغ 6.6 مليار دولار فى عام 2003/2002 مقارناً بما كان عليه فى عام 99/ 2000 وقدره 11.4 مليار دولار أى أن الميزان التجارى قد إنخفض بمقدار 4.8 مليار دولار يأتي فى المقام الأول إلى خفض الواردات من السلع الإستثمارية.

**3- ميزان الخدمات:**

تضمن ميزان الخدمات أن المتحصلات من النقل قد بلغت 2634.7 مليون دولار فى عام 2000/99 (منها رسوم مرور قناة السويس 1780.8) إرتفعت إلى 2964.8 مليون دولار فى عام 2003/2002 (منها رسوم مرور 2236.2) بزيادة قدرها 330.1 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 12.5% فى حين أن المدفوعات للنقل إنخفضت من 456.5 مليون دولار فى عام 2000/99 إلى 392.5 مليون دولار فى عام 2003/2002 بخفض قدره 73 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 16% وبذلك فإن ميزان النقل قد حقق فائضاً قدره 2178.2 مليون دولار فى عام 2000/99 وفي عام 2002/ 2003 حقق فائضاً قدره 2572.3 مليون دولار بزيادة قدرها 394.1 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 18.1%.

فى حين أن المتحصلات من السفر قد إنخفضت من 4313.8 مليون دولار فى عام 2000/99 إلى 3796.4 مليون دولار فى عام 2003/2002 بخفض قدره 517.4 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 12% وأن المدفوعات للسفر بلغت 1028.3 مليون دولار فى عام 2000/99 إرتفعت إلى 1372.4 مليون دولار بزيادة قدرها 344.1 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 33.5%. وبذلك فإن ميزان السفر قد حقق فائضاً قدره 3285.5 مليون دولار فى عام 99/ 2000 إنخفض إلى 2424 مليون دولار عام 2002 /2003 بخفض قدره 861.5 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 8.6%.

وبذلك فإن ميزان النقل والسفر قد حقق فائضاً قدره 5463.7 مليون دولار فى عام 99 / 2000 إنخفض فى عام 2002 / 2003 إلى 4996.3 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 8.6%.

ومما يجدر ذكره فإن النقل والسفر لهما دور هام فى ميزان الخدمات حيث تبلغ نسبتهما فى المتحصلات فى عام 99 / 2000 (60.8%) وفي عام 2003/2002 بلغت نسبتهما 64.8%. وأن نسبتهما فى المدفوعات بلغت 25.6% فى عام 2000/99 وارتفعت نسبتهما فى عام 2003/2002 إلى 32.1% وأن نسبة الفائض منهما إلى فائض ميزان الخدمات قد بلغت 97.1% فى عام 2000/99 إرتفعت إلى 101% فى عام 2003/2002.

**ثانيا: دور النقل فى تنمية الصادرات**

نظراً لأهمية قطاع النقل والمواصلات فى التنمية الإقتصادية فلقد أولت الدولة هذا القطاع الهام عناية فائقة حيث بلغ ما تم تنفيذه من إستثمارات فى الخطة الخمسية الأولى 82 /1993 – 86 /1987 (11.3 مليار جنيه) بنسبة 20.1% من إجمالي الإستثمارات على المستوى القومى وفى الخطة الخمسية الثانية 1988/87 – 1992/91 بلغ ما تم تنفيذه من إستثمارات 20.6 مليار جنيه بنسبة 16.5% من إجمالى الإستثمارات على المستوى القومى وفى الخطة الخمسية الثالثة 1983/92 – 1998/97 بلغ ما تم تنفيذه من إستثمارات 36.2 مليار جنيه بنسبة 17.7% من إجمالى الإستثمارات وفى السنوات الأربع 1998/97، 2001/2000 من الخطة الخمسية الرابعة 1998/97 – 2001/ 2002 بلغ ما تم تنفيذه من إستثمارات 41.5 مليار جنيه بنسبة

14.1% من إجمالى الإستثمارات على المستوى القومى وقدره 295.3 مليار جنيه.

ولقد كان مستهدفاً فى الخطة الخمسية 97/1998 – 2001/ 2002 إستثمارات قدرها 400 مليار جنيه قدر لقطاع النقل والمواصلات تنفيذ إستثمارات قدرها 44.1 مليار جنيه بنسبة 11% يخص القطاع الخاص منها 19.5 مليار جنيه بنسبة 44.2%.

ولقد كان التطور شاملاً لكافة الأنشطة وكان النمو متوازناً.

ولقد تطور الأداء بكافة أنشطة القطاع وتم إزالة المعوقات بل وتم تحديثه وتم رفع كفاءة وتطوير ما يقدمه من خدمات فلقد بلغ ما تم تنفيذه من إستثمارات بالسكة الحديد 15.04 مليار جنيه في الفترة من 82/1983 حتى 2002/2003 – شملت إزدواج الخط حتى أسوان وتجديد الخطوط وتربيع بعض المسافات وإنشاء خط حديدى لنقل البضائع بين القاهرة والإسكندرية بطول 109 كم والبدء فى تنفيذ الخط الإسماعيلية رفح وإنشاء كوبرى الفردان المتحرك ودعمها بالجرارات وعربات البضاعة وكهربة الإشارات ودخول السكة الحديد إلى موانى بورسعيد والسويس والدخيلة ودمياط وإرتفع حجم البضائع المنقولة بها من 7.4 مليون طن فى عام 81/1982 إلى 12.3 مليون طن فى عام 2003/2004.

وسوف يزداد دورها فى نقل الحاويات عندما يتم تشغيل محطة بشتيل لتداول الحاويات حيث يتم نقل الحاويات من موانى الإسكندرية ودمياط وبورسعيد إليها حيث يتم توزيعها إلى كافة مناطق الجمهورية.

وتم تنفيذ إستثمارات قدرها 5.4 مليار جنيه للطرق والكبارى وإرتفعت شبكة الطرق من 15 ألف كيلو متر فى عام 81/1982 إلى 45 ألف كيلو متر فى عام 2002/ 2003.

وفى مجال الموانى تم تنفيذ إستثمارات بلغت 5.8 مليار جنيه (82/1983 – 2002/2003) حيث تم إنشاء موانى جديدة فى الدخيلة ودمياط ونويبع وشمال السخنة وشرق بورسعيد وأرصفة جديدة فى موانى الأدبية وبورسعيد والإسكندرية وسفاجا وشرم الشيخ ومحطات للحاويات بكل من موانى الإسكندرية والدخيلة ودمياط وبورسعيد وإرتفعت طاقة الموانى من 25 مليون طن فى عام 1981 إلى أكثر من 60 مليون طن فى عام 2002/2003 وإرتفعت كفاءة الموانى ولم نعد نسمع عن غرامات التأخير التى بلغت فى إحدى السنوات 30 مليون دولار وأصبحت الموانى تحصل على كسب وقت بدلاً من غرامات التأخير.

الموانى هي نقاط الإتصال الأساسية فى التجارة الدولية والأداء الإقتصادى للموانى ذو تأثير على الأداء الإقتصادى للدولة وتهدف مصر إلى التأكد من أن شبكة الموانى الوطنية تسهم فى دعم الإقتصاد القومى والمكانة الدولية لمصر ويتعين أن تكون قادرة على المنافسة وزيادة الإنتاجية وتحقيق أعلى مستويات الجودة ولقد بدأت الحكومة فى مصر منذ عام 1996 فى خطوات إصلاح الموانى حيث صدر القانون رقم 1 لسنة 1996 بإنشاء الموانى المتخصصة وتم تعديله بالقانون رقم 22 لسنة 1998 للسماح للقطاع الخاص لإنشاء موانى عامة أو متخصصة أو إنشاء أرصفة فى الموانى القائمة.

وتم إسناد تشغيل ميناء شمال السخنة إلى شركة تنمية ميناء السخنة بنظام BOT بعقد إلتزام لمدة 25 عام وعلى أن تنفذ إستثمارات قدرها 170 مليون دولار والذى يطلق عليه الآن أنه ميناء القرن كما تم إسناد تشغيل ميناء شرق بورسعيد إلى شركة قناة السويس للحاويات (60% للشريك الأجنبي، 40% للمصريين) لمدة 30 عام وعلى أن تنفذ إستثمارات قدرها 480 مليون دولار.

وبذلك فقد تم فك إحتكار الشركات وفتح المجال للقطاع الخاص للمشاركة وذلك لتشجيع المنافسة وتخفيض التكاليف.

ولقد تغير مفهوم الميناء من أنه نقطة إلتقاء مختلف الوسائل وليس له علاقة بمنظومة النقل حيث أصبحت مركزاً إقتصادياً متكاملاً يشمل كثير من الأعمال ذات القيمة المضافة مثل التعبئة والتغليف والتخزين والنقل والتخليص الجمركى وغير ذلك من الخدمات.

ولذا فإنه يلزم إعادة بناء مجتمع الميناء علي أساس تجارى وأن يرتبط تخطيطه بالأنشطة التسويقية وأن يتكامل مع خدمات النقل والتسويق ويتحول إلى مفهوم صناعة أو إقتصاديات الموانى ذو العقلية التجارية وأن تتكامل صناعة الموانى مع النقل وأن يتوسع خارج نطاقه وأن يرتبط بسلسلة النقل وأن يتحول إلى مركز لوچستي أى يتم نقل البضائع من نقطة المنشأ إلى المكان المناسب بالشكل المناسب وفى الوقت المناسب بالتكلفة المنخفضة، وأن يكون هناك إرتباط وثيق فى العمل بين القطاعين العام والخاص والعمل كفريق واحد فى منظومة متكاملة وأن يكون هناك خطة عمل لتلبية إحتياجات المجتمع.

ولتكون الموانى مستقلة حالياً فيلزم إعادة النظر فى العلاقة بين مستخدمى الموانى سواء قطاع عام أو خاص وهيئات الموانى بحيث تكون العلاقة متوازنة ولا يكون هناك تمييز بين المستخدمين للموانى وتطبيق الأسس التى طبقت فى الموانى الجديدة لتحصل الموانى على الإيرادات الكافية واللازمة لتطويرها وتنميتها بعيداً عن ميزانية الدولة.

وإرتفعت طاقة أسطول النقل البحرى من 530 ألف طن فى عام 1981 إلى حوالى 1.5 مليون طن فى عام 98/1999. ولكن طاقة الأسطول إنخفضت بعد ذلك لتقادم الأسطول وعدم ضخ إستثمارات جديدة فى هذا المجال ومن ذلك يتبين أن النقل ليس عائقاً للصادرات ولكنه تطور تطوراً كبيراً وملموساً يعود بالنفع على الإقتصاد القومى بشكل عام ويدفع الصادرات بشكل خاص.

ومنذ عام 1995 تم إتخاذ الكثير من الإجراءات التى تهدف إلى تشجيع الصادرات المصرية وتنميتها وتخفيف الأعباء عليها.

***

# ملامح إستراتيچية التنمية الزراعية المصرية

تتضمن إستراتيچية التنمية الزراعية المصرية حتى عام 2017 تحقيق أعلى عائد محصولى من الموارد الزراعية لتوفير الإحتياجات الغذائية الأساسية للسكان وزيادة معدلات الإكتفاء الذاتى خاصة من الحبوب والبروتين وزيادة القدرة التنافسية للسلع الزراعية التصديرية وتشجيع الإستثمارات المصرية والعربية والأجنبية فى مجال الزراعة فى ضوء تحرير قطاع الزراعة والمتغيرات المحلية والإقليمية والدولية والتطور السريع فى تكنولوچيا المعلومات.

وتستهدف إستراتيچية التنمية الزراعية زيادة معدل النمو السنوي للإنتاج الزراعى من 3.5% حتى 4.5% حتى عام 2017 وإستصلاح وإستزراع نحو 3.4 مليون فدان جديد بالمشروعات الواعدة مثل توشكى وشرق العوينات ودرب الأربعين وترعة السلام وغيرها من أراضى فى وسط وغرب الدلتا مع ترشيد ورفع كفاءة إستخدام مياه الرى.

كى تستهدف الإستراتيچية تنمية الصادرات الزراعية من مليار دولار إلى حوالى خمسة مليار دولار خاصة من المحاصيل غير التقليدية والإستفادة من الإتفاقيات الدولية الأمريكية والعربية والكوميسا الأفريقية والشراكة الأوروبية فى تحقيق هذا الهدف.

ولا شك أن هناك محددات تواجه تحقيق أهداف إستراتيچية التنمية الزراعية فى مصر منها ما هو سياسي وإجتماعي وإقتصادى ومنها ما يتعلق بالموارد الأرضية والمائية والإنتاج النباتي والحيواني بالإضافة إلى بعض المحددات الفنية والتكنولوچية.

هذا وقد أعطت الإستراتيچية الجديدة الأولوية وكل الإهتمام لتأمين الغذاء للشعب المصرى وحددت آليات واضحة لزيادة الإنتاج وتقليص الفجوة الغذائية التى تعانى منها مصر نذكر منها

**القطن:**

نظراً للميزة النسبية التى يتمتع بها القطن المصرى من حيث صفات التيلة فإن سياسة الوزارة ترتكز على الإستمرار فى الحفاظ على هذه الميزة التى تمكن مصر من المحافظة على مكانتها فى الأسواق العالمية مع الأخذ فى الإعتبار الأهمية الخاصة لمحصول القطن فى الصناعات النسيجية وتوظيفها لأعداد كبيرة من العمالة ( مليون عامل) وتحقيقاً لهذه الأهداف تتبع الإجراءات التالية:

1. تستهدف سياسة الوزارة ثبات المساحات المنزرعة قطن عند (720) ألف فدان بنهاية عام2007 وإنتاج التقاوى المعتمدة تحت إشراف ومراقبة الوزارة لكل المساحة المنزرعة.
2. زيادة إنتاجية الفدان من حوالى 7 قنطار حالياً (فى عام 2003 ) إلى حوالى 8.5 قنطار فى عام 2007 وذلك من خلال تدعيم البرامج البحثية والإرشادية لرفع الإنتاجية بما يحقق تضييق الفجوة بين المتوسط القومى وأعلى إنتاجية للأصناف المصرية.
3. تطوير إنتاج وحلج القطن الزهر وتطوير صناعة الغزل وذلك من خلال إتباع النظم الزراعية السليمة ورفع كفاءة عملية الحلج لتحسين الجودة من القطن الشعر ورفع نسبة التصافى.
4. الإستمرار فى النظام الحر لتسويق القطن مع وضع الضوابط السعرية التى تمكن المزارعين من الإقبال على زراعة المحصول فى ظل المنافسة مع المحاصيل الصيفية الأخري مع ضرورة العمل على إنشاء صندوق موازنة لأسعار القطن لتفادى التقلبات السعرية وظروف الإنتاج.

**الأرز:**

تبلغ المساحة المنزرعة بالأرز فى موسم 2004 حوالى (1.5) مليون فدان وفقاً للإحصائيات المتاحة، تنتج حوالى (6) مليون طن أرز شعير تنتج بعد تبييضها حوالى 4 مليون طن أرز أبيض.

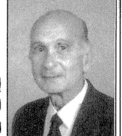
وهذا الإنتاج يغطى الإستهلاك المحلى ويحقق فائض للتصدير يقدر بنحو مليون طن أرز أبيض.

ونظراً لإرتفاع الإحتياجات المائية لمحصول الأرز بالمقارنة بالمحاصيل الصيفية الأخرى وحاجة التوسع الأفقىوزيادة المساحة المنزرعة إلى توفير مياه الرى فإن خطة الوزارة تستهدف خفض المساحة المنزرعة من الأرز إلى حوالى (1.2) مليون فدان وزيادة الإنتاجية من حوالى 4 طن/ فدان حالياً إلى 4.5 طن/ فدان بحلول عام2007 ، تزداد إلى 5.5 طن/فدان بحلول عام 2017 وذلك بزيادة المساحة المنزرعة بالأرز الهجين الذى يحقق زيادة طن واحد/ فدان عن الأصناف المنزرعة الآن وكذا تدعيم الجهود الإرشادية وزيادة نسبة التغطية بالتقاوى المعتمدة إلى حوالى 70% بدلاً 50% حالياً ويحقق ذلك جملة إنتاج من الأرز والشعير تقدر بنحو 5.4 مليون بحلول عام 2007 بعد تبييضها تنتج حوالى (3.5) مليون طن أرز أبيض يكفي الإستهلاك المحلى منها حوالى (3) مليون طن ويتبقى حوالى نصف مليون طن للتصدير للمحافظة على الأسواق العالمية والتى حققت مصر بها سمعة دولية نتيجة للجودة الفائقة للأرز المصرى مع تشجيع زراعة الأرز للإستخدام الخاص وهو الأرز الياسمين والأسود وتوجيهه إلى التصدير.

وسوف تؤدي هذه الإجراءات إلى توفير حوالى 2 مليار متر مكعب مياه هذا بالإضافة إلى ما تم توفيره بتعميم زراعة الأصناف مبكرة النضج ( حوالى 3 مليار متر مكعب) وبذلك تكون جملة المياه التى يمكن توفيرها حوالى 5 مليار متر مكعب توجه إلى مشاريع التوسع الزراعي الأفقى وتوجه المساحة التى سوف يتم توفيرها من زراعة الأرز فى هذه الإستراتيچية إلى زراعة الأذرة الصفراء التى بها فجوة كبيرة مما يخفض من حجم الإستيراد.

عن مجلة (BIMCO BULLETIN JUNE 2005)

بقلم / عبد العزيز أبو قنديل
عميد بحرى متقاعد



موقف منظمة BIMCO

# من قضايا النقل البحرى العالمى

**إنتهى الإجتماع العام لمنظمة BIMCO الذى عُقد فى كوبنهاجن يومى 23 و24 مايو سنة 2005 بمناسبة الذكرى المئوية لإنشاء المنظمة وذلك بعد إطلاع الأعضاء على الأوراق البحثية فى قضايا وأحوال النقل البحرى العالمى وقد إتفق الحاضرون على ما يلى:**

**1- الأمن:**
كان الأمن البحرى دائماً قضية مع القرصنة البحرية كتهديد تقليدى، وحديثاً إرتفع عدد المتسللين على السفن مع زيادة هروب الناس من أوطانهم تفادياً للحروب الأهلية فيها أو من نظم الحكم الجائرة أو للظروف الإقتصادية السيئة بها.
وقد تلى هذه التهديدات تهديد أكبر وهو الإرهاب. فالهجمات الإرهابية التى حدثت فى الولايات المتحدة الأمريكية فى 11 سبتمبر سنة 2001 تمت بالطائرات. ومع تشديد الأمن فى الخطوط الجوية أصبحت السفن والبضائع المنقولة عليها وسيلة محتملة لنقل الإرهابيين وأسلحتهم. وقامت سلطات حرس السواحل الأمريكية بالمبادأة فى تنفيذ إجراءات الأمن بقوة. ولكن المشكلة هى فى كيفية تنفيذ إجراءات الأمن دون تعطيل أو عرقلة التجارة العالمية المنقولة بحراً، ودون وضع القيود الغير مقبولة علي السفن وطواقمها. فصناعة النقل البحرى تنقل بضائع إلى الموانى الأمريكية تبلغ قيمتها 1.5 مليار دولار كل يوم وينتظر زيادتها 11% سنة 2005 و 10% سنة 2006. وهذا يضع تحدياً كبيراً أمام السلطات فى تنفيذ إجراءات الأمن الواجبة.
ولعل تنفيذ الكود الدولى للسلامة فى السفن والموانى ISPS كان له أهمية فى تشديد إجراءات الأمن فى السفن. والهدف الأساسى فى هذا الكود هو محاولة منع أنواع معينة من المخاطر، بما يشمل تواجد الطواقم الإرهابية فى الموانى بغرض إستخدام السفن لأسلحة أو نقل الإرهابيين وأسلحتهم عليها. وجاء تنفيذ الكود الدولى للسلامة فى يولية سنة 2004 ليضع ملاك السفن وأطقم السفن نفسها أمام مسئوليات جديدة. وإعترفت صناعة النقل البحرى بالحاجة إلى الأمن وقامت بالإلتزام بتنفيذ قواعد الكود. ولكن كانت هناك صعوبات سواء فى تفسير قواعد الكود أو فى قصور إجراءات الأمن فى بعض الموانى فى العالم.
وكان لزاماً أن تتأثر العلاقات الدبلوماسية بتنفيذ إجراءات الكود الدولى للسلامة بشكل خاص على السفن التى تحمل أعلام بعض الدول أو تلك التى تأتى من موانى بعض الدول. وهذا يدعو إلى وجوب الإهتمام من جميع الأطراف بالإجراءات الأمنية الواردة فى الكود الدولى للسلامة والإبتعاد عن جعل السفن أهدافاً سهلة للإرهابيين والتأكد من فحص البضائع ومنع المتسللين بكل الوسائل والإبلاغ عنهم فور إكتشافهم. وتؤكد منظمة BIMCO على أهمية المحافظة على وجود إتزان بين المسئوليات المتعلقة بالأمن الملقاة على طواقم السفن وبين تلك الملقاة على إدارات الموانى، وكذا وجوب إعتبار أن رجال البحر يقومون بدور مهم فى تحقيق الأمن البحرى على سفنهم، وبالتالى من الضرورى أن يلاقوا المعاملة اللائقة لتأكيد إعتقادهم بأن الفائدة من تنفيذ قواعد كود السلامة الدولى هو تحقيق الأمن لهم في أماكن عملهم، وبالتالى فإن عليهم تنفيذ متطلبات الكود عن رضى.
ورغم حقيقة أن صناعة النقل البحرى توافق على أن هناك حاجة لمزيد من الأمن وإجراءات السيطرة، فإن هناك نواحى يجب الإهتمام بها. فالقواعد الصارمة تجعل الحياة صعبة لأطقم السفن إذا مُنعوا من ميزة النزول إلي البر بعد رحلات طويلة في البحر وإبقائهم فى سفنهم. ولهذا فإن منظمة BIMCO تؤكد على أهمية الإبقاء على توازن فى المحافظة على الأمن بين السفن والموانى وضرورة إعطاء طواقم السفن المعاملة العادلة لمساعدتهم على زيادة الأمن فى أماكن عملهم.

**2- السلامة والمحافظة على البيئة:**
بينما نجد أن قضية الأمن تضع الحكومات وصناعة النقل البحرى فى جانب واحد، على الرغم من أن وسائل تحقيق الأمن من كلا الجانبين لا زالت مثار جدل، فإن قضية السلامة والمحافظة على البيئة تضع الحكومات وصناعة النقل البحرى فى مواجهة وتعارض. فالحكومات تفرض التشريعات والقوانين على صناعة النقل البحرى لإرضاء شعوبها والناخبين فيها.
وبينما هو مُعترف به أن الحاجة الحقيقية لتحقيق السلامة والمحافظة على البيئة هى فى وضع نهاية لعمل السفن المتدنية المستوى وتنفيذ القواعد الدولية للسلامة فى البحر، فإن ردود الفعل للحوادث البحرية تعرض صناعة النقل البحرى لمواجهة العديد من القواعد وتحملها مسئوليات إضافية لا يستطيع ملاك السفن أو هيئات تصنيف السفن تحملها.
وبداية هناك تساؤل عن مدى مناسبة صناعة النقل البحرى للعاملين بها فى الوقت الحاضر؟ وكيف تكون الحياة بدون طعام وملبس وسيارات وأدوات ومنتجات أخرى عديدة تنتقل بين البلاد عبر البحار؟ وكيف تكون الحياة فقيرة لهؤلاء الذين يعملون فى المصانع والوحدات الإنتاجية إذا لم تتمكن بضائعهم ومنتجاتهم من الإنتقال عبر البحار لتباع فى البلاد والأسواق البعيدة؟ إن النقل البحرى ضرورى وأرخص الوسائل لنقل البضائع حول العالم. فقد تم نقل 6 مليار طن من البضائع عبر البحار سنة 2003 تمثل 80% من التجارة الدولية. والنقل البحرى ضرورى للتجارة والإقتصاد العالمى.
إلا أن القواعد والقوانين الحالية للتعويض فى حالات الخسائر التى تنتج عن تلويث البيئة البحرية قد وُضعت دون إستشارة المسئولين فى صناعة النقل البحرى، ولكنها وُضعت كرد فعل لبعض الحوادث البحرية القليلة، مما كان له آثار وتبعات خطيرة. وهذه القواعد والقوانين تواجه مسئوليات متداخلة ومتعددة وغالبيتها إقليمية وليست دولية، وتدل على أن مسئوليات ملاك السفن قد تزايدت علي المستوى العالمى.
فالعاملون فى البحر يمكن أن يصبحوا مجرمين لمجرد أنهم يعملون فى البحر. فهناك فرق بين القوانين التى تؤدى إلى رفع مستويات العمل فى السفن وبين تلك القوانين التى تثبط همة الرجال فى إختيارهم مهنة العمل فى البحر.
وهذا يدعو إلى ضرورة تبادل الآراء وبناء علاقات وطيدة مع الحكومات وشعوبها حتى يكون هناك تفاهماً أكثر للعمل. فإن 23% من حمولات السفن المسجلة والتى تحمل أعلام دول الإتحاد الأوروبى وإن 31% من هذه الحمولات تخص المصالح فى دول الإتحاد الأوروبى. لكن التحسن في الأداء البيئى يضيع مع الإعلان عن الحوادث البحرية القليلة، والتفتيشات تزداد على السفن وإبعاد السفن المتدنية المستوى عن العمل يقل. ويجب على الصناعة التخلص من السفن المتدنية المستوى الباقية.
من جهة أخرى، فإن هناك أخطاء ملاحية تقع وتؤدى إلى جنوح السفن وإصطدامها ببعض رغم توفر الأجهزة الملاحية المتقدمة على هذه السفن. وهذا يرجع إلى العنصر البشرى. فقد دلت الإحصاءات على أن 80% من الحوادث ترجع إلى أخطاء العاملين على الأجهزة بالسفن، بينما نسبة الـ20% الباقية نتيجة وجود فشل فى أجسام السفن أو معدات تسييرها بسبب التلفيات والأعطال التى لا يُبلغ عنها أو قصور فى أعمال الصيانة. وهذا يدعو إلى زيادة الإهتمام بالتعليم والتدريب للإرتقاء بأهلية الطواقم البحرية وتهيئة الظروف التى تصرف إنتباه العاملين فى البحر عن أداء واجباتهم على الوجه الأكمل. فكثرة الأعمال الكتابية للربان وكبير المهندسين بالسفينة تأخذ منهم وقتاً كبيراً. فالإحصاءات تدل على أن الربان يمضى 3-4 ساعات يومياً فى الأعمال المكتبية وعليه تحضير 22 تقريراً يوميا لعمليات الممشى والسطح والبضائع. كما أن التقنية الحديثة أصبحت الشاغل الأكبر على حساب الوعى بما يحدث للسفينة أثناء إبحارها ومراقبة أحوال الطقس. والتدريب على التقنية الحديثة ضرورى، ولكن هناك حاجة إلى توحيد مستويات الأجهزة، فقد أصبحت المعلومات الخاطئة التى تدخل فى الأجهزة الإلكترونية تؤدى إلى نتائج خاطئة وغير صالحة.
كما أن اللياقة البدنية وسوء التغذية وقلة النوم التى أصبحت أشياء عادية فى حياة العاملين فى البحر تؤدى إلى زيادة الإرهاق لدى الطواقم البحرية. وما لم يكن العامل البحرى كفء ومؤهل وسليم البنية وسعيد نفسياً ومتدرب جيداً ولديه الرغبة في العمل، فإن قدرة السفينة على العمل تكون مُعرضة للمخاطر.

**3- تعبئة رجال البحر:**
إن القدرة على تعبئة وجذب المتطوعين للعمل فى صناعة تعانى من أزمات تُعتبر قليلة، فالكثير من الضباط البحريين يقتربون من سن التقاعد والعجز الذى سبق التنبؤ به منذ سنوات قد تحقق الآن، وأصبح لزاما مواجهته. وهذا يمثل قلقاً كبيرا وضح بجلاء فى الإجتماع المئوى لمنظمة BIMCO.
إن جذب المتطوعين الجدد أصبح مشكلة. فبمجرد إنضمام العاملين للعمل فى البحر تكون المشكلة هى فى كيفية إغرائهم وإقناعهم بالبقاء فيها. فبالنسبة لرجال البحر، فإن القيود المفروضة عليهم بواسطة القواعد التنظيمية الخاصة بمحاربة الإرهاب وتجريم رجال البحر في الظروف الخارجة عن سيطرتهم، تعتبر مُخوفة ومُثبطة لهم بما فيه الكفاية.
كما أن هناك قضايا أخرى مثل أحوال العمل والمعيشة لأفراد طواقم السفن، وكذا التدريب الجيد

الهادف لأعمالهم فى صناعة أصبحت السفن فيها متخصصة فى أعمال معينة وأصبحت تحتاج إلى مهارات خاصة. فهناك حاجة إلى المزيد من الوقت والجهد للإرتقاء بقدرات العاملين فى الصناعة وتقديم الظروف الملائمة لهم فى العمل وفى الحياة حتى يمكنهم القيام بأعمالهم وبما يُطلب منهم. كما أن هناك حاجة إلى التدريب الجيد الهادف والذى يُعتبر حيويًا لصحة وسعادة الكوادر العاملة وتشجيعهم على الإستمرار فى الإخلاص فى عملهم. كما أن هناك قضية السلامة والرفاهية للأطقم مع إختلاف ثقافاتهم وإستيعابهم للعمل. وهذا يحتاج إلى حُسن الإدارة مثل ما يحدث فى صناعة النقل البحري وفى السلك الدبلوماسى. فالوعى بوجود الإختلافات الثقافية وحُسن إستعمال اللغة الإنجليزية يساعدان فى توفير الجودة للطواقم المختلفة.

والتخطيط للمهنة البحرية يجب أن يشمل ليس فقط حُسن إختيار المتطوعين وإلحاقهم بالعمل فى المهنة، ولكن أيضاً فى إستمرارهم فى المهنة والإحتفاظ بهم أطول مدة. والأفراد الذين يلتحقون بالعمل فى المهنة البحرية عليهم معرفة بعض الأمور. مثال على ذلك، ما هو العمل الذى يرغب فى تحقيقه فى حياته؟ وما هو الأفضل: المهنة أم الحياة العائلية؟ وما هو الهدف الأفضل فى حياته: اللقب أم المركز الإجتماعى أم العائد المادى؟ وأخيراً، هل المهنة البحرية تحقق له أهدافه؟

إذن ما هي المشكلة فى تعبئة رجال البحر والإحتفاظ بهم فى صناعة النقل البحري؟ إن الإنهيار الذي حدث فى الثمانينيات جعل الشركات الملاحية تعانى من إيجاد الأيدى العاملة الكافية لأن المرتبات صارت منخفضة نسبياً، وعندما بدأت الأحوال فى الإنتعاش فى السنوات الأخيرة بدأت ظروف العمل فى البحر تكون قاسية مما جعلها مهنة غير جاذبة. فهناك نقص فى التدريب الجيد الهادف ونقص فى فرص الإرتقاء فى المناصب وإستمرار وجود سفن متدنية المستوي إلى جوار القيود الأمنية بالنسبة لتصاريح النزول إلى البر وتجريم العاملين فى البحر.

والنقص فى تعبئة العاملين فى البحر يعتبر عامًا وليس فى مناطق مُعينة من العالم. والسن هو أكبر مشكلة. فهناك عجز فى عمر الرجال بين 35 و 45 عام. كما أن هناك نقص فى الطلبة منذ الثمانينيات مما جعل الشباب يتوجهون إلى مهن أخرى.

وعلى الصناعة فى هذا الموقف توفير أحوال أفضل فى العمل والسلامة وكذا رفع الأجور وزيادة التدريبات فى فن إدارة الأعمال البحرية.

### 4- بناء السفن:

لا زالت الطلبات على بناء السفن الجديدة كثيرة حتى أن مواعيد تسليم هذه السفن الجديدة إلى أصحابها إمتدت إلى ثلاث سنوات أو أكثر، وهذا أدى إلى مخاوف إذا كان السوق سيكون أقل فى المستوى مما هو عليه الآن عند تسليم السفن لأصحابها.

كما أن هناك حاجة إلى إحلال ناقلات بأبدان مزدوجة بدلاً من تلك التى بأبدان مفردة، وكذا إحلال سفن جديدة بدلاً من القديمة، وكذا الحاجة المتزايدة لسفن ناقلات الصب الكبيرة لتلبية عقود نقل الفحم وتراب الحديد إلى صناع الصلب فى الصين إلى جوار الطلب على بناء سفن نقل الحاويات الكبيرة كل ذلك أدى إلى عدم وجود إختيار آخر أمام ملاك السفن سوى الإستمرار فى طلباتهم ببناء السفن الجديدة.

ويلاحظ أن زيادة القدرة على بناء السفن فى كوريا الجنوبية واليابان والدول الأوروبية غير مناسبة لمواجهة هذه الزيادة فى الطلبات إلا أن هناك زيادة ملموسة فى قدرات الصين لتلبية المطالب المتزايدة.

ولهذا فإن منظمة BIMCO بالإشتراك فى المناقشات الدائرية مع ملاك السفن وهيئات تصنيف السفن وشركات بناء السفن تهدف إلى توطيد العلاقات بين الأطراف المسئولة بغرض تفهم الإحتياجات المتبادلة وقد ظهرت من هذه المناقشات قضايا معينة كالحاجة إلى وجود تعليمات تشغيل واضحة ومفهومة لأجهزة ومعدات السفن وهى حيوية لضمان حُسن تشغيل هذه الأجهزة والمعدات بواسطة الطواقم المختلفة الجنسيات كما أن فرص المستويات الجديدة من ناحية الجودة والكفاءة فى بناء السفن وتنفيذ المعايير المطلوبة، يعتبر تحدياً أمام بناة السفن وسيؤدى ذلك حتماً إلى زيادة الأسعار.

### 5- السماسرة البحريين

أثرت قوة السوق على عمل السماسرة البحريين بزيادة الثقة فى أنفسهم حيث أن إستمرارهم فى العمل تهدده ثورة الإتصالات العالية وتغير عملهم بعض الشئ فبدلاً من كونهم مجرد وسطاء فى عقد الصفقات أصبحوا يقومون بتقديم العديد من الخدمات المفيدة وصاروا يشتركون فى الصفقات وأصبحت شركات السمسرة البحرية تقدم النصائح القانونية والتجارية والتمويلية والإقتصادية وأدى التفاؤل الذى يسدد السوق إلى عدم تكوين شركات سمسرة بحرية كبيرة وإختارت بعض حلقات هذه الشركات من أفراد وشركات صغيرة العمل منفرداً.

والسماسرة البحريون مثل باقى القطاعات فى صناعة النقل البحرى تواجه قضايا تنظيمية مثل محاولة إسناد مسئوليات أخرى إلى أعمالهم وتدخل الجهات التشريعية بوضع توجيهات لتنظيم ساعات العمل وكذا تنظيمات أخرى لعمليات غسيل الأموال التى ستؤثر على عمل السماسرة البحريين لأن كميات كبيرة من الأموال يتم تحريكها حول العالم كأجور الشحن وحصيلة بيع وشراء السفن.

### 6- التوكيلات الملاحية

تقليدياً كان على الوكيل الملاحى أن يقدم المعلومات والخبرات المحلية وأن يكون لديه الإتصالات الجيدة وأن يقوم بخدمة حل المشاكل التى تواجه السفن فى الموانى ونجاح زيادة السفينة لميناء يعتمد على كفاءة الوكيل الملاحى ولكن المشكلة لدى الوكيل الملاحى هى كيفية تقييم خدماته مادياً بحيث يحتفظ بزبائنه وعملائه مع تحقيق المكاسب الكافية لنفسه ومما يجعل مشكلته صعبة محاولة تقليل فترة مكوث السفن فى الموانى وزيادة الخدمات التى يطلب منه تقديمها للسفن وقلة عدد أفراد طواقم السفن.

ونتيجة لهذه الضغوط ظهرت التجمعات الدولية الكبيرة للوكلاء الملاحيين لتحقيق المكاسب الأكثر وإنضم إلى هذه التجمعات بعض الوكلاء الملاحيون المنفردون وتغيرت نشاطاتهم بإضافة خدمات أخرى إلى أعمالهم كتقديم خدمة تموينات السفن وغيرها مع المحافظة على إتصالاتهم وعلاقاتهم الشخصية مع ملاك السفن.

وتأثر عمل الوكلاء الملاحيين بقضايا الأمن وتنفيذ الكود الدولى للسلامة فى السفن لموانى ISPS بإضافة تكاليف زيادة لإختيار كوادرهم التى تزور السفن فى الموانى ومواجهة القيود المفروضة على صعود الأفراد على السفن. وأصبح على الوكيل الملاحى العمل فى ظل البيروقراطية الزائدة وتكاليفها الزائدة وإستخدام نظم الإتصالات الدولية المتطورة التى تتناسب مع تلك التى يستخدمها عملاؤهم ملاك السفن.

### 7- تمويل تشغيل السفن

ظل تمويل تشغيل السفن لعدة سنوات عملاً غير جاذب للمقرضين بإعتبار أن سوق النقل البحرى معرض لتذبذبات غير مقبولة وأن الإنبعاثات فى هذا السوق قليلة وسط فترات طويلة من الركود إلا أن هناك القليل من المقرضين لا زالوا يداومون على العمل مع النقل البحرى لذلك فإن صناعة النقل البحرى أصبحت مهمشة بالمقارنة مع الصناعات الأخرى.

إلا أن الإنتعاش الحالى قد أظهر صناعة النقل البحرى أنها صناعة يمكن الإستثمار فيها وإرتفع مستوى الإقراض لبناء السفن الجديدة وخاصة فى قطاع سفن نقل الغازات المسالة والسفن الكبيرة وسفن نقل الركاب والسائحين. ومع إرتفاع أجور النقل البحرى أصبح هناك زيادة فى المنافسة بين المقرضين ولكن السؤال يبقى إلى متى سيستمر النمو فى الصين والذى يعتبر عاملاً رئيسياً فى زيادة نشاط النقل البحرى العالى فى الوقت الحالى.



## تحية شكر ووسام حق

دائماً ما تقوم الصحافة بعرض المشكلات وأسبابها والمسئولين عنها وكيفية حلها وأراء المختصين، لذا وددنا جعل باب للسادة المسئولين الذين لهم دور متميز فى دفع العمل بالموانى المصرية وأن نقدم الشكر لكل من يدفع الانشطة للانجاز بسرعة وبالتزام الحق والصواب وأن يكون إسم هذا الباب (تحية شكر ووسام حق) وأن يكون موجها هذه المرة للأب الروحى للنقل البحرى سيادة الوزير/ أحمد حلمى بدر - محافظ السويس الأسبق - والذى كان له باع مهم جدا فى فترات عصيبة من حياتنا (الفترة من عام 1967 وحتى تحقيق النصر عام 1973)

فبصفته مفوض على شركة القناة للشحن والتفريغ بعد إغلاق القناة ووقف العمل بمينائى بورسعيد والسويس خلال فترة العدوان، فقد ساهم فى تجهيز ميناء سفاجا عوضا عن ميناء السويس وذلك بهدف نقل التجارة وإستمرارها من خلال ميناء سفاجا لإستقبال بضائع الشرق الأقصى والهند والبحر الأحمر وكذا تجهيز الخط البرى سفاجا / الإسكندرية، ثم بعد إفتتاح القناة وعودة العمل بمينائى بورسعيد والسويس كان من أوائل من أرسو منظومة المنشآت الخاصة الملاحية والتى تقوم على أعمال خدمات الموانى البحرية وأسس مجموعة جلف بدر للملاحة والتى تمثل أكبر أساطيل العالم (خط إيفرجرين) والذى يعد من أوائل بواخر الحاويات التى كانت تجوب الموانى المصرية وتحديدا ميناء بورسعيد بداية من عام 1976 وحتى اليوم، وكان فضل هذا الخط عظيما خلال النصف الثانى من السبعينيات والثمانينيات ومطلع التسعينيات فى نقل تجارة مصر من القطن والكتان إلى الشرق الأقصى واليابان.

فتحية لهذه الشخصية الوطنية العظيمة التى مثلت بلدنا الحبيب مصر خير تمثيل كمفوض على شركة القناة للشحن والتفريغ وكعضو المجلس الاعلى للنقل البحرى وكعضو مجلس الشعب من عام 1973 حتى عام 1976 وكمحافظا لمدينة السويس الباسلة من عام 1978 حتى عام 1982، بارك الله تعالى فى عمره وجعله مثلا يحتذى به فى قطاعات وطنية عديدة.

محاسب / إبراهيم شلبى

# إجتماعات وزراء النقل لدول الكوميسا بشرم الشيخ

كتب/ مصطفى خليل

برغم من أن مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية يتوقع تباطؤ فى النمو الإقتصادى فى كافة أنحاء العالم «والذى إنعقد فى مدينة جنيف فى شهر سبتمبر الماضى» أن الإقتصاد العالمى يواجه مخاطر كبيرة من التراجع.

إلا أن دول الكوميسا تسير بكل التحدى والثقة لنقول للعالم أن الإقتصاد الأفريقى يخطط للمستقبل بخطوات ثابتة، حيث حث الدكتور عصام شرف وزير النقل المصرى زعماء الدول الأفريقية والمجتمع الدولى على تبنى مجموعة من السياسات العاجلة تستهدف تهيئة وتنمية وتطوير البنية الأساسية للطرق والموانى وتدعيم النقل من وإلى مختلف دول القارة.

## • دول الكوميسا ... بين التحدى والبناء

ودعا إلى بذل المزيد من الجهد لإقناع وزارات التخطيط فى الحكومات الأفريقية بأهمية الطرق كعنصر أول ورئيس للتنمية وكذلك النقل والإتصالات، وطلب من أجهزة الإعلام تفهم دور منظمة الكوميسا كتجمع منتج الآليات ومشروعات ينعكس عائدها مباشرة على رجل الشارع وليس مجرد إجتماعات سياسية يحضرها وزراء أو خبراء.

جاء ذلك فى كلمة وزير النقل المصرى أمام الإجتماع السادس لوزراء النقل والإتصالات بدول تجمع الكوميسا التى بدأت أعمالها يومى 14 ، 15 سبتمبر بمدينة السلام شرم الشيخ.

شارك فى الإجتماع 13 وزيراً للنقل والإتصالات والأشغال بدول الكوميسا و7 مندوبين سفراء ونواب ورحب الوزير المصرى برئيس وفد ليبيا فى المنظمة التى إنضمت بلاده إليها قبل وقت قصير.

وأشار إلى أن أفريقيا أصبحت على أعتاب مرحلة جديدة للتنمية العالمية بعد أن ينتهى العالم من تنمية دول شرق أوروبا فلن يكون هناك مكان فى العالم بحاجة للتنمية سوى أفريقيا ويجب أن تستعد دول الكوميسا لتكون قادرة على إستيعاب رؤوس الأموال القادمة إليها بعد عدة أعوام.

وقدم الوزير الشكر لزعماء القارة الأفريقية ووزراء الكوميسا الذين قبلوا دعوة مصر لإقامة المؤتمر فى شرم الشيخ دعماً لموقف القارة السمراء فى مواجهة الأزمات، ودعا الوزير إلى مشروع أفريقى طموح بإنشاء طريق برى يبدأ من ليبيا ويمر بمصر مخترقاً دول شرق القارة وصولاً إلى جوهانسبرج يسمى كوميسا «1» من جانبه أعلن مصطفى عفيفى محافظ البحر الأحمر إنتهاء جميع آثار العملية الإرهابية التى تمت بمدينة شرم الشيخ مؤكداً أن آثار هذا الحدث إنقلبت إيجابياً على المدينة بعدما أعلن العالم كله دعمه ومساندته لمدينة السلام.

وصرح اللواء/ شيرين حسن أن عدداً من الدول الأفريقية طلبت إقامة مشروعات مشتركة فى النقل البحرى مع مصر.

كما تم الإعلان عن تأسيس شركة الكوميسا للنقل بين الخطوط البحرية السودانية - ووزارة النقل المصرية - والخطوط الأثيوبية.

وكان مسئولو النقل والإتصالات بالكوميسا قد ناقشوا عدداً كبيراً من

## • إنشاء شركة نقل جديدة بين دول التجمع

المشروعات التنموية فى بلادهم ففى مجال الطرق إستعرض الوفدان السودانى والمصرى تطوير خطوط الملاحة النهرية بين أسوان ووادى حلفا.

وأيضاً قرر مجلس وزراء النقل والإتصالات لتجمع دول شرق وجنوب أفريقيا «كوميسا» إنشاء شركة للنقل البحرى تربط موانئ شمال وشرق القارة فى المرحلة الأولى، بداية من ليبيا - مصر - السودان - وأثيوبيا - وكينيا وإعطاءها ميزة الشركة الأولى بالرعاية. ووجه المجلس الشكر لمصر، التى تحملت نفقات دراسة الجدوى للخط الملاحى الذى من المفروض أن يعمل فى نقل الحاويات والبضائع العامة والصب، على أن تنتهى الدراسات فى نوفمبر وتنشر فى ديسمبر 2005، ويبدأ التشغيل فى مارس 2006، كما تقوم الشركة بأعمال النقل متعدد الوسائط.

كما وافق المجلس على تبنى دعوة الدكتور عصام شرف وزير النقل المصرى لتركيز جهود الدول الأعضاء فى مشروع واحد يتم الإتفاق عليه، بخطط زمنية محددة حتى يتم إنجازه وقال وزير النقل فى كلمته أمام وزراء وممثلى الكوميسا والإتحاد الأفريقى: يجب البحث عن بدائل لتمويل مشروعات الكوميسا، بعيداً عن ميزانية الحكومات عن طريق تكثيف الضغط على الدول الصناعية للحصول على الدعم الذى قرره زعماءها لتنمية القارة الأفريقية، وبالتعاون مع منظمة النيباد الأفريقية.

## • الإعلان عن تأسيس شركة «ميمسو» للخدمات البحرية

وأشار إلى ضرورة مشاركة القطاع الخاص فى المشروعات لتوفير التمويل. وصرح اللواء/ شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى المصرى الذى رأس إجتماعات لجنة النقل والمواصلات التاسعة لدول بالكوميسا، بأن وجود مصر ضمن تجمع الكوميسا يمثل أهمية إستراتيجية وإقتصادية وأمنية خصوصاً أن التجمع يضم كل الدول المحيطة بمصر، بعد إنضمام ليبيا للمنظمة.

وأوضح أن دول الكوميسا هى ظهير السوق المصرى، والمنتجات المصرية وقال نحن مقتنعون من أن جميع عمليات التنمية يجب أن تبدأ بالنقل والطرق والموانئ وهو ما إستطعنا فرض على رؤية المنظمة.

وقام اللواء/ شيرين حسن بتحريض ممثلى الكوميسا ضد الصحف الأفريقية، لحثها على إبراز نشاط المنظمة فى إصدار الطبعات، والترويج للمشروعات حتى يشعر بها المواطن العادى.

وقال إنه تم الإتفاق بين دول الكوميسا على توحيد المواصفات القياسية والفنية للأنهار والطرق الملاحية والوحدات البحرية.

وأعلن اللواء/ شيرين حسن عن تأسيس شركة ميمسو (MIMSO) وهى شركة تهتم بالخدمات الإستثمارية والإستشارات الهندسية والتسويقية والإدارة فى قطاع النقل البحرى وذلك خلال إنعقاد الإجتماع السادس لوزراء النقل فى مجموعة الكوميسا فى الفترة من 15-14 / 9 /2005 بشرم الشيخ.



جانب من السادة الحضور

وتأسيس هذه الشركة من خلال آلية غير حكومية يساهم فيها هيئة العاملون بالنقل البحرى وموظفو موانئ بورسعيد والبحر الأحمر ويعفى البنوك الإستثمارية العاملة بالدولة والقطاع الخاص لتسهيل إجراء الإستشارات الهندسية وخدمات الإستثمار.

ويمكن للشركة من خلال الخبرات وسابق الأعمال التى قام بها أعمال الجهاز الإستشارى بالشركة القيام بأعمال عدة وعلى سبيل المثال:

إعداد الشروط المرجعية للمشاريع الهندسية ...ت الهندسية الخاصة بتطوير الموانى وتقديم الدعم

## • بحث إنشاء طريق توشكى - آركين - دنقلة بتكلفة 350 مليون جنيه مصرى

اللوجيستى لها المهتمة بالمسح وأرصفة تداول الحاويات ومراسى اليخوت وقطاع السياحة.

ومن الأنشطة الأخرى التى يمكن أن تمارسها الشركة إعداد دراسات الجدوى الإقتصادية والإستشارات القانونية المتعلقة بنظم وإدارة المشاريع فى مصر ودول أفريقيا وكذا دعوة وتأهيل المقاولون والبنوك وجهات التمويل العالمية وكذا دراسة وتقييم البدائل المتاحة والإستثمار وتمويل المشروعات من خلال نظم المشاركة المختلفة.

والشركة مستعدة لدراسة وتحديد الفرص الإستثمارية المتاحة فى دول الكوميسا وقد كان فريق العمل الإستشارى للشركة بقيادة الدكتور المهندس أحمد حلمى وعضوية الدكتور/ عادل السمادونى والدكتور شيرين الغنيمى والدكتور صلاح حمام والدكتور خليل أبو راس بعقد لقاءات مع السادة أعضاء الوفود الأفريقية بقاعة المؤتمر ودعوة جميع الوفود لزيارة جناح الشركة بمعرض المؤتمر العام.

صرح اللواء / كريم أبو الخير رئيس الهيئة العامة للنقل النهرى بمصر: بأن 5 دول أفريقية طلبت الإستفادة من الخبرة المصرية فى مجال النقل النهرى، خاصة فى السلامة النهرية والتدريب، وإنتاج الخرائط.



## • طريق برى يبدأ من ليبيا ويمر بمصر ويصل حتى جوهانسبرج

وقال إن الدول الخمسة هى: زامبيا - غانا - أوغندا - ملاوى - كينيا، مشيراً إلى أن مندوبى تلك الدول طلبوا التعاون مع مصر، بعد عرض التجربة المصرية فى النقل النهرى خلال إجتماعات الكوميسا، التى عقدت فى شرم الشيخ.

وأشار اللواء/ كريم أبو الخير أن مصر أول دولة فى أفريقيا قامت بإجراء مسح كامل لنهر النيل من أجل تحديد الأعماق، ونقاط الإختناقات، التى تعوق الملاحة النهرية وأضاف أنه جارى حالياً إنتاج الخرائط الملاحية بعرض 600 متر وبعمق 203 متر بالإضافة إلى عمل تثبيت شمندورات عائمة وأبراج مثبتة بها وحدات إنارة تعمل بالطاقة الشمسية لضمان حركة سلامة آمنة ليلاً ونهاراً ولتخفيف زمن الرحلة.

وأشار أبو الخير إلى أن هناك أهوسة تمت إقامتها فى فرع دمياط التى تعتبر من أحدث تكنولوجيا الأهوسة فى العالم.

وأكد أن المعهد الإقليمى للنقل النهرى يعمل على رفع كفاءة العاملين فى النقل النهرى، حيث ينظم العديد من الدورات فى قطاع الملاحة النهرية، وتتضمن تلك الدورات وجود محاكى متقدمة التدريب الواقعى على الطبيعة.

## - اللواء/ هشام السرساوي يستقبل وزير النقل بمقر هيئة ميناء بورسعيد
## - اللواء السرساوي: إفتتاح الرصيف السياحي الجديد بطول 191 متر.
## - ماستر بلان لميناء بورسعيد لأول مرة ودراسة متأنية لتطويره.



الدكتور عصام شرف: ندرس إستغلال جزء من رصيف عباس للحاويات وفقاً لدراسة رئيس الميناء .. ولن نفرط في الأنشطة الأخرى.

توقيع عقد إقامة أكبر محطة لتموين السفن في شرق بورسعيد بإستثمارات 50 مليون دولار

إستقبل اللواء/ هشام السرساوي رئيس الهيئة العامة لموانئ بورسعيد الدكتور/ عصام شرف وزير النقل أثناء زيارته الأخيرة لبورسعيد بمقر الهيئة العامة لميناء بورسعيد بدأ السرساوي رئيس الميناء خلال المؤتمر الصحفى مع الوزير الذى حضره اللواء/ شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى بعرض لإنجازات الهيئة فى النواحى الإدارية والتطويرية لأرصفة الميناء وما حققته هيئة الميناء خلال فترة السبعة شهور الماضية، قال رئيس الهيئة إن ميناء بورسعيد حقق إيراداً فعلياً يقدر بـ 140 مليون جنيه خلال الستة شهور الأخيرة من العام الماضى وكان المستهدف 65 مليون جنيه وتمت مكافأة جميع العاملون لتحفيزهم على العمل بصرف 8 شهور من الراتب الأساسى.

وشهد وزير النقل والدكتور مصطفى كامل محافظ بورسعيد إفتتاح الرصيف السياحى الجديد رقم (3) بطول 191.4 متر وعرض 11 متر بتكلفة حوالى 18 مليون جنيه وقال السرساوي إن الرصيف سيعمل على مزيد من الجذب السياحى لخدمة أكبر عدد من السياح الوافدين على بورسعيد.

وقام بتوقيع خطاب التفاهم لإنشاء رصيف جديد بطول 1200 متر بمحطة الحاويات بشرق بورسعيد ويمتد 500 متر ليصل إلى 1700 متر ليصل طول الأرصفة إجمالاً 2900 متر بتكلفة تبلغ 120 مليون دولار تتحمل منها الشركة العاملة 20% والباقى على نفقة الدولة تسترده خلال عشر سنوات قادمة.

وأضاف رئيس الهيئة أنه لأول مرة يتم وضع ماستر بلان لميناء بورسعيد بحيث يتم دراسة أى تطوير يطرأ على الميناء.

وأعلن الدكتور عصام شرف وزير النقل أنه تمت إقامة شركة مصرية عربية أوروبية برأسمال 100 مليون جنيه تضم 25 سفينة صيد ترفع العلم المصرى سوف يتم تدشينها خلال الأشهر القليلة القادمة وشهد السيد الوزير توقيع عقد إقامة أكبر محطة لتموين السفن بميناء شرق بورسعيد بإستثمارات 50 مليون دولار.

وأشار السيد الوزير أن الدولة أنفقت على البنية الأساسية لميناء شرق بورسعيد 1.8 مليار جنيه مصرى تستردهم بعد ثمانى سنوات من إنشاء محطة الحاويات الجديدة والتى وصل معدل تداول حاوياتها بعد سبعة شهور فقط إلى 670 ألف حاوية.

### * نفق أسفل قناة السويس لربط شرق بورسعيد بغربها

يدرس مجلس الوزراء برئاسة الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء الدراسة المقدمة من الدكتور عصام شرف وزير النقل بإنشاء نفق أسفل قناة السويس لربط ميناء شرق بورسعيد الكبير بمناطق غرب القناة والقاهرة والدلتا وذلك لخدمة التنمية العمرانية فى سيناء.

وقد عقد رئيس الوزراء إجتماعاً يوم الثلاثاء الموافق 6 سبتمبر استعرض فيه الدراسة التى عرضها الوزير حضر الإجتماع محافظ شمال سيناء اللواء/ أحمد عبد الحميد.

* فى إطار إتجاه وزارة النقل – قطاع النقل البحرى – للتسويق وتطوير أنشطتها عقد فى قطاع النقل البحرى إجتماع برئاسة لواء/ شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى، وكل من الدكتور/ على الشرقاوي والسيدة / Keike Gunzl مديرى شركة Shago الألمانية فى أول مبادرة لهم للإستثمار فى مصر.

هذا وقد قام السيد اللواء/ شيرين حسن بالتعريف بأوجه الإستثمار التى ينشدها القطاع فى هذه المرحلة الهامة والتى تتركز على ميناء شرق بورسعيد، هذا الميناء الواعد بموقعه الفريد المتميز الذى يعتبر ملتقى طبيعى لربط قارتى آسيا وأفريقيا والذى إزدادت أهمية نظراً للتطورات التى حدثت فى التجارة العالمية.

هذا وقد قام الدكتور/ على الشرقاوى بالتعريف بالإتحاد الفيدرالى لقطاع الأعمال المتوسطة والصغيرة قطاع الشرق الأوسط، وأعضاؤه 153000 شركة ويعتبر من أكبر الإتحادات الأوروبية من شأنه التأثير على القرار السياسى فى البرلمان لصالح الشركات المتوسطة كما أنه يعتبر العمود الفقرى فى الإقتصاد الألمانى وعرض المشاركة فى تنمية وتطوير ميناء شرق بورسعيد.

وأفاد اللواء/ شيرين حسن بأن القطاع قد قام بتكليف مجموعة من الإستشاريين ومكاتب الخبرة العالمية بإعداد المخطط العام لموقع الميناء ومنطقة الظهير مع إعداد مخطط عام لإستعمالات الأراضى والأنشطة الإستثمارية المتوقع تنفيذها بمعرفة المستثمرين العالميين وذلك بالتعاون مع شركة (MIMSO) المصرية.

### * من المسئول عن (تطفيش) سياحة اليخوت من مصر ....؟!

يعد البحر المتوسط من البحار التى تشهد كثافة كبيرة فى سياحة اليخوت التى تضم مئات المراكز البحرية تخدم حوالى 250 ألف يخت لا تستفيد منها مصر إلا بنصيب لا يتعدى 120-300 يخت فقط سنوياً.

يحدث هذا بالرغم من قرار مجلس الوزراء بإنشاء مرافئ لليخوت السياحية على طول الساحل الشمالى من السلوم وحتى رفح وكذلك ساحل البحر الأحمر وسيناء تمهيداً لدخول مصر كمنافس قوى ومركز جذب لهذا المنتج الذى يأتى على رأس قائمة سياحة الصفوة والأثرياء.

أما عن أسباب حدوث ذلك فيرجع إلى التعقيدات الأمنية والإدارية والمالية التى تؤدى فى النهاية إلى (التطفيش) سواء للزائر أو للمستثمر فى هذا المجال ....!! يحدث هذا فى حين أن هناك دراسات تؤكد أن الأعداد المتوقعة لسياحة اليخوت فى البحر الأحمر وحده تقدر بحوالى 50 ألف يخت حتى عام 2012 ونحن لا نزال نائمين فى العسل.

فى حين أن الإسكندرية كان يمكنها أن تكون على رأس المدن الجاذبة لهذا النوع المستحدث من السياحة على سواحل المتوسط ولكننا قدمنا كل هذا على طبق من ذهب إلى بلاد مجاورة مثل تركيا ولبنان وقبرص على سبيل المثال.

كل هذا يحدث فى حين أصبحت دبى جاذبة بقوة لهذا النوع من السياحة هناك العديد من الأسئلة التى تطرح نفسها بقوة ومنها ألا يجب أن تكون مدينة مثل بورسعيد هى الأولى فى مجال سياحة اليخوت لأنها بوابة العبور لليخوت من قناة السويس إلى البحر الأحمر؟!

ألا يجب توحيد الجهات المتعاملة مع نشاط سياحة اليخوت ؟!

ألا يجب أن يكون هناك شركات سياحية متخصصة لإجراء عمليات التسويق اللازمة لسياحة اليخوت؟!

ألا يجب الحد من إرتفاع تكلفة رسوم عبور اليخوت فى مصر فى الوقت الذى لا يدفع اليخت فيه إلا رسوماً زهيدة جداً فى كل من تركيا وإسرائيل ولبنان؟

### * ندوة بالإسكندرية تناقش تحديث المنشآت الصناعية

تنظم جمعية الأعمال المصرية – الفرنسية بالإسكندرية برئاسة السيدة حسنة رشيد والسيد جهاد داغر ندوة حول البرامج والخدمات التمويلية التى يقدمها مركز تحديث الصناعة للمنشآت الصناعية بالإسكندرية.

وتعقد الندوة بالتعاون مع السيد حلمى أبو العيش مدير مركز تحديث الصناعة والذى سيتحدث حول البرامج المستقبلية لمركز تحديث الصناعة لتقديم التيسيرات للمنشآت الصناعية تكنولوجياً وتمويلياً.

ويشارك فى الندوة عدد من رجال الأعمال بالإسكندرية، وقالت حسنة رشيد أن الهدف من الندوة تعريف مجتمع الأعمال بالإسكندرية بالخدمات التى يقدمها مركز تحديث الصناعة لتطوير المنشآت الصناعية ومساعدتها على التصدير والإستفادة من برامج التدريب والتمويل الميسر.

# وتخريج الدفعة الأولى لحملة «فنى خدمات النقل الدولى» بمشروع مبارك - كول

شعبة خدمات النقل الدولى وتخريج الدفعة الأولى لحملة «فنى خدمات النقل الدولى» بمشروع مبارك - كول، وقد شرف بحضور الحفل كل من:
اللواء/ هاشم أبو الفضل - رئيس حى وسط ممثلاً عن محافظ الإسكندرية
والسيد المهندس/ حسام لهيطة - رئيس غرفة الملاحة بالإسكندرية
الأستاذ/ نادر عارف ممثلاً عن الأستاذ/ محمد رجب - رئيس جمعية رجال الأعمال بالإسكندرية.
المهندس/ علاء زهران - جمعية رجال الأعمال. السيدة الدكتورة/ سمية بدوى - كبير أخصائيين فى إدارة التخطيط ممثلاً عن السيد اللواء / شيرين حسن - رئيس قطاع النقل البحرى اللواء/ مصطفى رفعت مدير عام العلاقات العامة ممثلاً عن اللواء/ إبراهيم يوسف - رئيس هيئة ميناء الإسكندرية
الأستاذ/ محمد حسن - رئيس الإدارة المركزية لجمارك الإسكندرية ممثلاً عن الأستاذ/ جلال أبو الفتوح - رئيس مصلحة الجمارك.
الدكتور/ أحمد عبد المنصف - عميد معهد النقل الدولى واللوجيستيات.
الأستاذ/ محمد البلتاجى - الموجه العام - إدارة التعليم الفني،
اللواء/ على أحمد سيد - مدير مشروع مبارك - كول،
الأستاذ/ أحمد حلمى - مدير عام الإدارة العامة للتعليم والتدريب المهنى.
السادة الأفاضل/ قادة إدارة شرق التعليمية والتعليم الفنى، السادة الأفاضل/ مديرى ومدرسى قسم النقل الدولى بمدرسة طلعت حرب الثانوية الصناعية والسادة/ ممثلى GTZ.

وبدأ الحفل بكلمة اللواء/ محمود السماك رئيس الشعبة ألقاها نيابة عنه السيد المهندس/ مدحت القاضى وشرح بروتوكول التعاون بين الشعبة ومشروع مبارك - كول وعدد الخريجين 25 طالب وطالبة معظمهم تم تعيينهم ببعض الشركات.

وقد قامت منظمة الـ FIATA العالمية والتى تمثلها الـ EIFFA بمصر بالإعلان عن مسابقة دولية تقام سنوياً للشباب من الجنسين والعاملين فى صناعة النقل الدولىمن جميع الدول الأعضاء بالـ FIATA وذلك للعمل على زيادة العاملين فى صناعة النقل الدولى وقد نافست مصر بقوة فى هذه المسابقة على مدى السنوات الأربع السابقة منذ الإعلان عن هذه المسابقة وتقدم عدد لا بأس به من مختلف الشركات الأعضاء بالشعبة ولكن لم يحالفهم الحظ للفوز حتى تقدمت المتسابقة داليا مصطفى بشركة عفيفى للشحن الدولى فى المسابقة للعام الحالى 2005 وتحت إدارة السيد الأستاذ/ عبد العال على عبد العال مدير عام الشركة والذى ساندها بكل قوة وأظهر من الدعم ما يكفى لإظهار كل الطاقات لديها. وتقدمت داليا لهذه المسابقة عن مصر وتقدم أمامها متسابقين كثيرين من مختلف دول الشرق الأوسط وأفريقيا وكانت المفاجأة هى فوز داليا مصطفى على مستوى منطقة أفريقيا والشرق الأوسط وقد أعلنت الـ FIATA هذا الفوز على الصعيد الدولى.

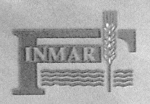
# الرئيس الجديد للبعثة الإقتصادية الفرنسية فى القاهرة

BITF
UBIFRANCE

السيد لوران بادو Laurent Padoux، الرئيس الجديد للبعثة الإقتصادية الفرنسية، قد ولد عام 1947 فى باريس وتخرج من معهد الدراسات السياسية بجامعة ستراسبورج.
وقد بدأ حياته المهنية فى أحد البنوك الإقليمية بستراسبورج قبل الإنضمام عام 1974 لإدارة العلاقات الإقتصادية الخارجية بوزارة الإقتصاد والمالية، وبعد شغل عدة مناصب، فى دلهى وباريس ثم فى بومباى، أصبح عام 1984 المستشار التجارى فى المملكة العربية السعودية ثم تولى نفس المنصب فى أوساكا (باليابان) فى عام 1987
وقد عاد السيد بادو إلى باريس عام 1989 ليعمل فى هيئة التفتيش، وتم تعيينه مجدداً فى الخارج كمستشار إقتصادى وتجارى بأبيدجان عامى 1990 و1991 ومع عودته إلى الإدارة المركزية فى باريس، تولى منصب رئيس مكتب الموارد البشرية وقد تم تعيينه فيما بعد رئيس البعثة الإقتصادية والمالية فى تونس فى نوفمبر 1995، ثم المستشار الإقتصادى والتجارى فى سول فى أغسطس 1999.
وفى سبتمبر 2001 تولى فى باريس منصب المدير الإقليمى للتجارة الخارجية لمنطقة إيل دى فرانس ile de "France". ومن خلال إنتدابه بوزارة الخارجية فى الفترة ما بين عامى 2003 و2005 تولى السيد لوران بادو مهام القنصل العام لفرنسا فى أوساكا (باليابان) .
وبعد عودته لإدارته الأصلية وصل السيد بادو إلى القاهرة فى أغسطس 2005 لتولى رياسة البعثة الإقتصادية بسفارة فرنسا فى مصر.
هذا وقد حصل على وسام الإستحقاق الوطنى بدرجة فارس وهو ضابط إحتياط والسيد بادو أعزب ويعشق الجبال والتجوال وهو عضو فى "نادى جبال الألب" وفى "نادى الهيمالايا"

## خبر عاجل

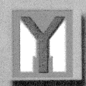
صرح مصدر مسئول بوزارة النقل بخصوص ما تم نشره فى العدد السابق (زيارة معالى أفتيموس متروبولوس) سكرتير عام المنظمة البحرية الدولية لمصر)فى ص 15
- وإسهام مصر فى صندوق التعاون التقنى بالمنظمة البحرية الدولية بمبلغ خمسين ألف دولار تسدد على خمس سنوات بواقع عشرة آلاف دولار سنوياً إعتباراً من العام القادم، والإسهام أيضاً بمبلغ 30 ألف دولار (وهو يعادل ثلث التكلفة المطلوبة لتنفيذ المشروعات التدريبية الخاصة بإعداد كوادر المدققين فى المنطقة العربية والبحر المتوسط) وذلك تمهيداً لبدء تطبيق النظام الإختيارى لتدقيق الدول الأعضاء بالمنظمة خلال عامى 2006/2007 أن هذا الإسهام صادر من الحكومة المصرية وليس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى
(لزم التنويه).




# شركة فينمار للملاحة

## شركة مساهمة مصرية

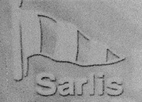
# FINMAR SHIPPING CO.



YANG MING LINE
陽明海運股份有限公司

منتظم يعمل بين ميناء بورسعيد
ومواني الشرق الأقصى وأوروبا وأمريكا




يعمل بإنتظام بين الا سكندرية و موانى
اليونان واسبانيا وايطاليا وروسيا

لناقلات الحبوب من موانى أمريكا الشمالية
وكندا وأستراليا إلى جمهورية مصر العربية



TRADIGRIN SHIPPING S

الاسكندرية: ٣ ش فرناند عاداه / المسلة / محطة الرمل ٤٨٦١٢٣٩ / ٤٨٧٣٩٥١ / ٤٨٧٣٠٧٨ - ٤٨٦٢٥٠٠
فاكس / ٤٨٤٠٧٥٧ / ٤٨٤٧٢٦٦ تلكس / ٥٤٦٣٠ / ٥٤٤١٨ اسكندرية
مكتب بورسعيد: ١٣ شارع الجمهورية تليفون: ٠٦٦/٣٥٩٨٨٥ - ٠٦٦/٣٥٩٧٧٥ فاكس: ٠٦٦/٣٣٦٦٤٥
مكتب دمياط: ميناء دمياط بجوار شركة الحاويات / تليفون وفاكس / ٠٥٧/٣٢٠٢٢١
الفروع: القاهرة - السويس




ERS

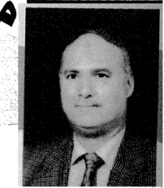
**دكتور ربان / منتصر السكري**

رئيس مجلس الإدارة

**يهنئ**

**فخامة الرئيس**

# محمد حسنى مبارك



**على الثقة الغالية التى أولاها فخامته**

**شعب مصر العظيم**

**بإنتخابه**

**رئيساً لجمهورية مصر العربية**

**ويدعو الله سبحانه وتعالى أن يسدد خطاه**

**نحو مستقبل أفضل ومشرق**







IBS

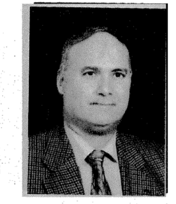
Gafta

**الشركة الدولية لخدمات النقل البحرى**

**Gafta**

**دكتور ربان**

**منتصر السكرى**



**يهنئ**

**فخامة الرئيس**

# محمد حسنى مبارك

**على الثقة الغالية التى أولاها فخامته**

**شعب مصر العظيم**

**بإنتخابه**

**رئيساً لجمهورية مصر العربية**

**ويدعو الله سبحانه وتعالى أن يسدد خطاه**

**نحو مستقبل أفضل ومشرق**







## حقاً

**خير ما يبقى وداد دائم .. إن المناصب لا تدوم طويلاً**

# الربان/ عاطف مرونى

**(مظاهرة حب غامرة وعبارات إعجاب صادرة)**



كلمات الشكر والتكريم والإعجاب إختلطت بمشاعر الحب والإعتزاز فما أجمل تلك اللحظات .. لحظات الوفاء لرجل عمل بجد وإجتهاد فكان مثلاً يحتذى به، وتحدث بصدق وإخلاص فكان أميراً فى دولة الخطابة واللباقة والإقناع .. مناصب عديدة تقلدها لم يترك سوى النموذج.. لم يجامل أحد على حساب المصلحة العامة .. ولم يهاجم أحد لمصلحة شخصه



## إنه الربان/ عاطف حسن مرونى



فقد إحتفلت وكرمته جميع الهيئات والمؤسسات وأقامت الجمعيات الثلاث خلال الشهر الماضى حفلات تكريم لسيادته وبدأتها الجمعية العربية للملاحة التى أقامت الحفل بالنادى السورى وأدار الحفل السيد الدكتور رفعت رشاد رئيس الجمعية وتحدث فيها بإستفاضة عن إنجازات الربان/ عاطف طوال مدة خدمته وقام الدكتور أحمد عبد المنصف بسرد علاقته القديمة بالربان/ عاطف وقال أنه أول ربان فى تاريخ مصر يحصل على المناصب التى تقلدها طوال مدة خدمته. وتسلم الربان عاطف بعض الهدايا التذكارية من الجمعيات والشركات الحاضرة

**واللقاء الثانى كان بنادى سبورتنج (الصالون) ولأول مرة يكون بعيداً عن النادى السورى والأكاديمية فقد أقامت الجمعية البحرية المصرية برئاسة الدكتور أحمد عبد المنصف الذى تحدث عن تاريخ وإنجازات الربان/ عاطف وكانت جلسة عائلية حضرها جمع من أعضاء الجمعية وقد توالت إلقاء بعض الكلمات والشعر تكريماً للربان عاطف إنتهت بتسليم سيادته بعض الهدايا التذكارية**

وقد تم اللقاء الثالث بالأكاديمية العربية بميامى بقاعة المؤتمرات وكان اللقاء عبارة عن دردشة بين السادة الحضور بدأها الربان عاطف بكلمة رحب يها بالسادة الضيوف وتلاه المهندس/ محمد عبد النبى رئيس الجمعية الذى سبق وأن عمل مع الربان اطف بشركة (فامكو) الذى رحب بسيادته وسرد بعض الذكريات فى تلك الأثناء



**تقدم الدكتور رفعت رشاد رئيس الجمعية العربية للملاحة بإقتراح إنشاء إتحاد يضم الثلاث جمعيات يشكل له مجلس إدارة من الجمعيات الثلاث وقد لاقى هذا الإقتراح تشجيعاً من السادة الحضور عضاء الجمعيات الثلاث وقام المهندس/ محمد عبد النبى بتسليم درع الجمعية للربان عاطف، وحقاً نير ما يبقى وداد دائم**







# ميناء السخنة

# مرور ثلاث سنوات على

**عام تسيد فيه ميناء السخنة كافة الموانى المصرية**
**وعام آخر إخترق فيه الميناء مجال العالمية وصار يسير جنباً إلى جنب بجوار أعظم موانى العالم**
**وعام ثالث بدأ جاذبا للمشروعات والإستثمارات العالمية غير التقليدية ومجموع تكلفتها الإستثمارية مليار وأربعمائة وثمانين مليون دولار أمريكى.**
**وتلك مجموعة من الصور عاكسة لجزء من الحقائق المبشرة والمحفزة للإقتصاد المصرى**



المؤتمر الدولى الثانى للإستثمار



AIG





BIODIESEL



ويم بوسمان



الشركة المصرية للماغنسيوم



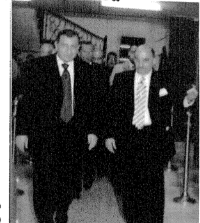
أول مؤتمر مصرى أوروبى للتجارة والإستثمار




# إفتتاح وتشغيل ميناء القرن

## تدشين العبارة شهر زاد بطاقة 1500 راكب

### مباحثات إقتصادية بين وزراء النقل فى مصر والأردن والعراق



الدكتور/ عصام شرف وزير النقل أثناء زيارته رئاسة الهيئة ويرافقه السيد اللواء محافظ السويس واللواء محفوظ طه مرزوق رئيس الهيئة

عقد وزير النقل جلسة مباحثات مع وزيرى النقل العراقى والأردنى بمدينة شرم الشيخ على هامش إجتماعات مجلس إدارة شركة الجسر العربى للملاحة المملوكة بواسطة الدول الثلاث والتى تعد مثالاً يحتذى فى علاقات التعاون والصداقة التى يجب أن ترتقى إليها العلاقات العربية بنفس مستوى العلاقات السياسية . وقام الوزراء الثلاثة بتدشين العبارة "شهر زاد" المملوكة بواسطة الدول الثلاثة كما إستعرض الوزراء أنشطة الشركة المختلفة والوسائل الكفيلة بدعم هذه الأنشطة والتوسع فيها لما فيه مصلحة شعوب الدول الثلاث وحضر الإجتماعات من الجانب المصرى اللواء بحرى شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى واللواء محفوظ مرزوق رئيس هيئة موانى البحر الأحمر واللواء نبيل لطفى مدير عام الشركة فى مصر ومن الجانب الأردنى المهندس نادر الذهبى رئيس سلطة منطقة العقبة الإقتصادية وخالد عوض الله محافظ مدينة العقبة .

والعبارة الجديدة ستؤدى إلى زيادة طاقة النقل للشركة المصرية الأردنية العراقية إلى 6 آلاف راكب يومياً مما يسهم مساهمة كبيرة فى القضاء على مشاكل الزحام والتكدس فى الموانى المصرية خاصةً فى مواسم الحج والعمرة بالإضافة إلى أنشطة نقل البضائع والبرادات بين دول المنطقة بالإضافة إلى تدعيم الخط الملاحى نويبع - العقبة الذى يعد الرافد الرئيسى لنقل البضائع إلى العراق. حيث أن الشركة تمتلك الآن 4 عبارات وأن طاقة العبارة الجديدة "شهر زاد" تبلغ 1500 راكب و420 سيارة وهى مجهزة بأحدث وسائل الرفاهية والأمان.

وصرح اللواء شيرين حسن بأن الوزراء الثلاثة بحثوا خلال إجتماعاتهم وسائل دعم وتطوير الحركة التجارية والسياحية بين الدول الثلاث خاصةً فى إطار الإتفاق المصرى الأردنى على إدخال السيارات الأردنية إلى مصر دون الضمانات التى كانت تؤخذ من قبل. كما بحث الوزراء تفعيل وتنشيط الخط السياحى البحرى الذى يربط العقبة بشرم الشيخ وكذلك تنشيط الحركة السياحية بين خط العقبة - طابا والعمل على زيادة حركة الوفود السياحية إلى المنتجعات السياحية بجنوب سيناء من خلال تخصيص منافذ سهلة التعامل مع السائحين . وقد وصل عدد السائحين بميناء نويبع خلال الثلاثة أشهر الماضية إلى 50 ألف سائح.

### المخيمات للمعتمرين بميناء نويبع

خصصت وزارة النقل 12 مليون جنيه لتوفير سبل الراحة للمعتمرين فى الخيام التى يأوون إليها حتى ركوبهم العبارات فى ميناء نويبع وفى مقدمتها :

أجهزة التكييف، والمياه المثلجة، فضلاً عن القضاء على أى تكدس أو إزدحام بداخلها.

القرار إتخذه وزير النقل الدكتور عصام شرف لدى قيامه بجولة تفقدية بأرجاء الميناء، وطلب الوزير خلال الجولة تكثيف الخدمات وتيسير الإجراءات وبذل الجهود كافة للقضاء على أية مشكلات تواجه المعتمرين فى سفرهم للأراضى المقدسة أو فى عودتهم منها إلى أرض الوطن.

وأصدر شرف توجيهاته للقائمين على شركة الجسر العربى للإسهام فى أنشطة نقل المعتمرين بأقصى طاقة ممكنة

### دعم ميناء نويبع

صرح اللواء محفوظ طه رئيس هيئة موانى البحر الأحمر بأنه تقرر دعم ميناء نويبع بقاطرة جديدة تصل قيمتها إلى 32 مليون جنيه، وذلك كمساعدات ملاحية لزيادة كفاءة إستقبال وسفر العبارات بالميناء لراحة المعتمرين والركاب، وذلك بعد إعتماد الدكتور عصام شرف وزير النقل مبلغ 40 مليون جنيه لرفع كفاءة صالات الوصول والسفر والمساعدات الملاحية لموانى بورتوفيق ونويبع وسفاجا.



فى إطار خطة مجموعة أميرال لإقامة العديد من المشروعات الإستثمارية داخل ميناء السخنة بالتنسيق مع هيئة موانى البحر الأحمر فقد أمكن لمجموعة أميرال تأسيس شركة أميرال للوقود الحيوى بميناء السخنة مشاركة مع هيئة موانى البحر الأحمر.
ويرى فى الصورة اللواء بحرى أ.ح محفوظ طه مرزوق وهو يلقى كلمة أمام المستثمرين فى هذا المشروع.



وزير النقل وحديث جانبى مع اللواء/ رئيس الهيئة

### الإشتراك فى خطط البحث والإنقاذ ومكافحة التلوث البحرى

فى إطار إختصاصات الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية بشأن الإشتراك فى خطط البحث والإنقاذ ومكافحة التلوث البحرى، تم تعاقد الهيئة على تدبير عدد (13) وحدة بحرية من الولايات المتحدة الأمريكية (عدد 3MLB، عدد 3UTB، عدد5RIP، عدد 2TUG) وقد وصلت إلى ميناء الأدبية 2005/7/16 عدد (3) لنشات MLB وبتاريخ 2005/9/10 عدد (5) قوارب مطاطية RIB للعمل فى مجالات الإنقاذ للأفراد والسفن.

### مشروعات إستثمارية جديدة

تمت الموافقة على إقامة 12 مشروعاً إستثمارياً جديداً بالمنطقة الحرة العامة بالسويس بإستثمارات تزيد على 11 مليون دولار، وتصل نسبة الإستثمارات الألمانية والإيطالية والبلجيكية والسعودية إلى 54% والباقى إستثمارات مصرية ، وتقام هذه المشروعات على مساحة 3800 متر مربع، ويوفر الف فرصة عمل منها 39 اجانب ، ومن أهم هذه المشروعات مشروع صناعى لإنتاج اليخوت والوحدات البحرية وتجهيزها بمستلزمات الديكور .



# شركة العامرية للمخازن الجمركية

# Amria Bonded Warehouses Co.

**Mariot - Alexandria - Egypt**

**كينج مريوط - الاسكندرية**




## شركتنا :-

- ... الشركات التى ...
- ... الترخيص لها لتكون مستودع إيداع جم... خاصة موانى الجمهورية العامة.
- تمتلك الشركة أحدث معدات التداول المتط...
- ... ومواكبة التطور التكنولوجى للتطوير ...
- تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .
- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..

## نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.



## موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق ( القاهرة - الإسكندرية - برج العرب ) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

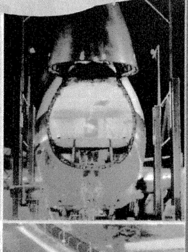

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية
القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢ (٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥ (٠٣)
موبيل :٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)




agent of:
PANALPINA
on 6 continents











Asia
49 offices

Oceania
4 offices



HEAD QUARTER




## Services Offered in

### IMPORT &EXPORT

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under comlete supervision.
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

### PROJECT-AND-PLANT-TRANSPORT

Worldwide coordlination,arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite.Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

### IT-EDP

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17,PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.
e-mail:mail@afifiworld.com
web site:www.afifiworld.com

TEL:+2(03)5905730
+2(03)5928123
FAX:+2(03)5923797



# إنطلاقة واعدة لميناء دمياط نحو العالمية

**• ميناء دمياط .. إنجازات تتوالى لتتكامل مع النهضة الحديثة التى تشهدها مصر .. بقيادة الرئيس مبارك .. !**

**• إشادة دولية بفاعلية أداء الميناء .. وإقبال ضخم على الإستثمارات يزيد من قدرته التنافسية على جذب المزيد من الخطوط الملاحية العالمية ... !**

**• مرحلة جديدة لإستكمال مسيرة التطوير والتحديث والتوسع .. وبداية قوية لتشغيل المنظومة الإلكترونية .. !**

**• القيادة الجديدة .. ورصيد من الإنجازات تؤهله للحفاظ على عبقرية المكان .. !**



لا يختلف إثنان أن ميناء دمياط يعيش الآن فى أزهى صوره .. حيث ترنو إليه العيون من كل مكان ترصد وتتابع ما حدث لهذا الميناء الوليد الحديث على الخريطة البحرية ... عن منظومة التحديث والتطوير الذى بدا العمل بها داخل هذا الصرح .. حيث إستطاع بعد هذه الملحمة الكبيرة من الإنجازات أن يسطر إسمه من نور ويتحول إلى صرح إقتصادى شامخ يغزو ويزلزل موانئ المنطقة ... ويعلن عن نفسه بأنه قادم .. لا محال .. حيث أثبت بالدليل القاطع بأنه نموذجاً مشرفاً للموانى المصرية بين موانى المنطقة بإعتباره ثمرة للفكر البحرى المتطور..!

.. وبعد أن إكتمل البنيان وعلا الصرح وأصبح حديث العالم .. إكتملت المنظومة بعد نجاح إستمر أكثر من عشرة أشهر من عمليات التشغيل التجريبى لمعظم مكونات الإدارة الإلكترونية بالميناء .. وما حققته من نجاح غير مسبوق .. بدا الإقتراب من ساعة الصفر لإطلاق أول شرارة لإدارة أول ميناء إلكترونى وطنى بمصر ليعلن أمام العالم أن مصر ناهضة وقادمة وقادرة على تطبيق أعلى التقنيات الفنية والتكنولوچية لإدارة هذا المرفق الحيوى..!

.. واليوم تبدأ مرحلة جديدة يملؤها الأمل وأريج الإجتهاد لمرحلة العبور .. عبوراً شامخاً قوياً إلى العالمية .. حيث أشادت المنظمات البحرية العالمية وموانى المنطقة بالأداء العالى للميناء فى التخطيط والإدارة والإبتكار والإقتحام لأحدث ميناء بالمنطقة ليدخل حلبة التنافس وينال ثقة الكيانات الكبرى فى أقل وقت ممكن..!

.. وذلك لما يحظى به الميناء من إمكانيات تؤهله إلى هذه المكانة من إمتلاكه لسمعة طيبة، وتميز بين موانى المنطقة وتجاوزه للمستهدف والطاقة الإستيعابية، وأخيراً تطبيقه للمنظومة الإلكترونية التى كانت بداية مرحلة تطوير كبرى للموانى المصرية.

.. هذا فضلاً عن ما يتمتع به الميناء من:

- مراكز إتصال وإنتقال سريعة ورخيصة.
- شبكة طرق برية ونهرية ملائمة.
- مساحات شاسعة تؤهل المستثمرين بأن يصبح هذا الصرح مركزاً لوچستياً عالمياً .. مع إنشاء أكبر مجمع متكامل للمستثمرين على مساحة 6257 متر مربع متكامل الخدمات بما يسهل العمل وتفعيل الخدمات مع المستثمرين.
- فضلاً عن إقامة عدة مشروعات عملاقة داخل الصرح تؤهله أن يصبح مركزاً لوچستياً عالمياً بالمنطقة.



رصيف الحاويات بالميناء

**إطلالة مشرقة..**

.. وبعد هذا الكم الزاخر من الإنجازات داخل هذا الصرح والذى رصدناه طوال السنوات السابقة بروية وعين مجلة «إنترناشيونال» الدولية من خلال المراحل التى مر بها الميناء حتى وصل إلى هذه الصورة المشرقة التى نتباهى بها الآن .. ولا يزال يحقق المزيد من الإنجاز والتطوير.

.. وإن كان هذا يعكس مدى وعى القيادة السياسية فى إختيارها لقيادات تدير هذا الصرح على درجة عالية من الإدارة والتخطيط والإبتكار.

.. هؤلاء هم رجال مصر فى عهد مبارك .. مشاعل تنير الطريق الغد ونجوم تحلق فى سماءات العزة والمجد والإجتهاد .. فكلما خبا نجم .. لمعت فى الأفق نجوم ..!

.. رجالاً تحملوا المسئولية وأدوا الأمانة .. وتحولوا إلى شموع تضئ لمن حولها وتفرز النور والأمل والمحبة ..!

.. واليوم ونحن على أعتاب مرحلة جديدة يملؤها الأمل والإشراق .. ووسط هذا الكم الزاخر من الإنجازات تتواصل المسيرة والعطاء.

.. ويتولى الدفة قيادة ليست بجديدة علينا .. تعد نموذجاً للعمل الجاد تفوح بأريج الجهد والإجتهاد تضفى حولها أجواء العطاء والخير للعاملين معه وفى كافة المناصب التى تولاها .. إسم له وجوده وبريقه فى قطاع النقل البحرى .. تسبقه سيرة ذاتية حافلة بالتقدير والإعزاز.

.. القائد الجديد والفارس لهذا الصرح العملاق والذى رأت القيادة السياسية بحنكتها وخبرتها أن تتولى القيادة لتتابع مسيرة .. العطاء لإحداث إنجازات أكثر .. والحفاظ على هذا المكان الذى يمثل صرحاً إقتصادياً هاماً بمثابة الدعامة الأساسية للإقتصاد القومى ..

**.. اللواء بحرى/ مختار عبد الواحد عمار رئيس هيئة ميناء دمياط.**

.. إطلالة سريعة تحمل سيرته الذاتية ورؤيته المستقبلية حول عملاقة الميناء .. ورأية وفكره فى المرحلة المقبلة .. لتتواصل مسيرة الإنجاز والتطوير لهذا الصرح العملاق الذى أصبح من الموانى العالمية المتقدمة..

**• القيادة الجديدة فى سطور**

سيادته من مواليد الجيزة: 2/14 / 1948.

- خدم بالقوات البحرية: 32 سنة.
- متزوج وله ولدين وبنت.
- حصل سيادته على ليسانس الحقوق عام 1997.
- حصل سيادته على شهادة الأهلية والترخيص بالإعتماد (ربان) من مصلحة الموانى والمنائر.
- إجتاز برنامج الإعداد لشغل الوظائف القيادية من الدرجة الأعلى.
- دبلوم لوجستيات النقل البحرى وإدارة الموانى لمستوى الإدارة العليا من الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى.
- إجتاز برنامج الإعداد لشغل وظائف الدرجة الممتازة مايو 2003

اللواء بحرى
مختار عبد الواحد عمار

**★ شغل سيادته أثناء الخدمة الفعلية وبعدها ..**

- قائد لواء مدمرات.
- ثم رئيساً لأركان قاعدة السويس البحرية.
- ثم رئيساً للإدارة المركزية للشئون البحرية بقطاع النقل البحرى.
- فرئيساً للإدارة المركزية للمنائر والمساعدات الملاحية والشئون البحرية بمصلحة الموانى والمنائر.

- ثم نائباً لرئيس هيئة ميناء بورسعيد.
- وقد صدر قرار رئيس مجلس الوزراء بتعيينه رئيساً لمجلس إدارة هيئة ميناء دمياط.
- وقد حصل سيادته على تقارير إمتياز طوال خدمته كضابط مميز الشخصية منضبط للمهام الموكلة له.
- له خبرة متميزة فى مجال التنظيم والإدارة والشئون الإدارية والإمداد الإدارى والفنى وإعداد الهيكل التنظيمى لأى وحدات أو عناصر إدارية.
- وقد حصل سيادته على العديد من الأوسمة والأنواط والميداليات 2 نوط واجب من السعودية - 2 نوط واجب من الكويت - نوط تحرير سيناء - نوط التدريب مرتين.
- وقد تلقى سيادته العديد من الدورات فى كل من الولايات المتحدة الأمريكية - إنجلترا - الصين - أسبانيا - البرتغال - فرنسا - ألمانيا - هولندا - تركيا - تونس - الجزائر - لبنان - سوريا - الأردن - أثيوبيا ...!

**• .. بداية نهنئ أنفسنا والعاملين بالميناء على توليكم مهام ومسئولية هذا الصرح العملاق .. نود أن نتعرف على مدى رؤيتكم لتأكيد عالمية هذا الميناء...؟!**

* بداية أرحب بكم وبمجلتكم الغراء فى ميناء دمياط .. وإن كنا بالأمس القريب قد تقابلنا كثيراً .. وتابعتم مراحل مسئوليتنا بميناء بورسعيد .. واليوم وبإختصار شديد أؤكد أننى سأعمل جاهداً من أجل إستكمال مسيرة الإنجاز الذى حققه الميناء بإعتباره أحد المراكز الإقتصادية الهامة فى مصر بفضل القيادات المصرية الواعية التى تولت المسئولية والإدارة بالميناء حتى وصل إلى هذه الصورة المشرقة .. وأخص بالشكر والإشادة الصديق والزميل العزيز اللواء/ إبراهيم يوسف رئيس هيئة ميناء دمياط الأسبق ورئيس هيئة ميناء الإسكندرية الحالى على الجهود الكبيرة التى بذلت وصفت الميناء فى مصاف أكبر الموانى العالمية فى البحر المتوسط .. فضلاً عن تميزه بموقعه الجغرافى النادر وإمكانياته الحديثة حالياً .. حيث يعد من موانى الجيل الثالث، وبتوجيهات ومتابعة من الدكتور / عصام شرف وزير النقل سيكون الميناء عملاقاً يحتفظ بمكانة لائقة بين الموانى الهامة على شواطئ البحر المتوسط بحيث لا يكون مجرد بوابة لعبور الصادرات وإنما يتحول إلى حلقة من حلقات النقل المتعدد الوسائط - ومركزاً لوجستياً - وميناء محورياً مستخدماً أحدث الأنظمة الإلكترونية عالية القدرة كغيره من الموانى الرئيسية بالمنطقة.!

• ...............؟!

** بالفعل خطة التطوير سوف تستمر داخل الميناء فبعد تنفيذ المرحلتين الأولى والثانية حتى عام 2005 من خطة التطوير التى شهدها الميناء فى الآونة الأخيرة .. سوف تتطلع إلى تنفيذ المرحلة الثالثة والتى تمتد حتى عام 2010 والتى تستهدف إنشاء عدد 2 رصيف متعدد الأغراض بطول 600 متر وعمق 15 متر مع زيادة الساحة التخزينية خلف الأرصفة 17، 18 بمساحة 150 ألف متر مربع .. على أن تبدأ المرحلة الرابعة والأخيرة من الخطة التطوير والتوسع حتى عام 2015 وتستهدف أيضاً إنشاء عدد 2 رصيف متعدد الأغراض بطول 450 متر مربع وبذلك يصبح إجمالى أطوال الأرصفة بعد إنتهاء المرحلة الرابعة 6000 متر.

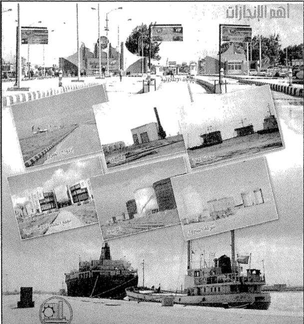
.. هذا بجانب إهتمامنا الأول هو تفعيل إجراءات مذكرات التفاهم فى إنشاء الشركات التى تم توقيعها فى الفترة الأخيرة وهى تشمل:

مشروع محطة الحاويات المتطورة والتى تعمل بأحدث الوسائل

.. على أرصفة المرحلة الثانية للميناء بمسطح حوالى 1 مليون متر مربع وأطوال أرصفة بحوالى 2 كم بأعماق تصل إلى 17 متر بإستثمارات تبلغ 1.4 مليار دولار .. وتوفر فرص عمل لحوالى 5000 عامل أثناء الإنشاء و 1500 عامل للتشغيل.

ويضيف اللواء / مختار فى حديثه الأول عن الخطة المستقبلية لميناء الأمل أن المشروعات الجديدة التى نسعى إلى تفعيلها الآن هو إنشاء محطة متكاملة للبضائع العامة [مشروع مركز لوجستى للبضائع العامة] وهو عبارة عن محطة بضائع متكاملة لتداول وتخزين البضائع العامة على مساحة 175 ألف متر وإنشاء أرصفة بطول 770 متراً وعمق 15 متراً تشمل مخازن وثلاجات وساحات مغطاة ومكشوفة بإستثمارات حوالى 700 مليون دولار من مستثمرين من الدول العربية ومصر بالإضافة لحصة ميناء دمياط وتوفر حوالى 4 آلاف و 500 فرصة عمل .. كذلك نسعى فى الوقت الحالى إلى إنشاء مجمع للبتروكيماويات على مساحة حوالى 1 مليون متر، وإنشاء أرصفة لخدمة المشروع بطول 600 متر وعمق 15 متر بمشاركة الشركة المصرية القابضة للبتروكيماويات بالإضافة لمستثمرين أجانب وبإستثمارات مليار دولار.

.. على أن تتوالى بعد ذلك تنفيذ وتفعيل مذكرات التفاهم الأخرى طبقاً للخطة الموضوعة لإكتمال منظومة العمل داخل الميناء لتساهم بشكل فعال لخدمة الهدف الأساسى الذى نسعى إليه وهو المنافسة والإنطلاق نحو العالمية ..!



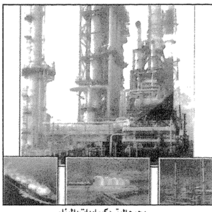

• ...............؟!!

** بالضبط لا يزال الميناء يعمل بنجاح من خلال عمليات التشغيل التجريبى لمعظم مكونات الإدارة الإلكترونية .. حيث تم تشغيل 130 سفينة حاويات عملاقة من خلال هذا النظام لكل عملياتها .. والحمد لله إكتملت هذه التجربة بالنجاح ... وها نحن نستعد فى دخول مرحلة التشغيل النهائى للمنظومة الإلكترونية والتى تستهدف دفع الميناء إلى معدلات عالية فى الأداء تقترب من العالمية والتى يصبح فيها الميناء فى طليعة الموانى المصرية ومنافساً قوياً للموانى بالمنطقة..!

• ...............؟!

** .. أقول لإخوانى وأبنائى العاملين بالميناء «أحبوا بلادكم وأحبوا عملكم» فلابد من العمل المشترك الذى يسوده الأمل والحب والتعاون وبذل الجهد لكى نستمر ونحافظ على هذا الإنجاز


مركز الإدارة الآلية للميناء


مجمع البتروكيماويات بالميناء

.. فإننا أمام تحد حضارى .. فالعالم الآن يعيش عصر العلم والتقنية. ومصر هى دولة الحضارة .. وشعب مصر هو الذى صنع أول حضارة فى العالم .. فلابد أن نستعيد أمجادنا الحضارية من جديد .. ولا يأتى هذا إلا من خلال شحذ الهمم وحث الجميع على العمل .. فلا وقت للسيكنة أو التباطؤ عن تكوين منظومة عمل واحدة تعتمد على مجتمع المعلومات فى زمن لا يعترف إلا لمن يمتلكون التكنولوجيا.

.. إننا محظوظين بهذا الإنجاز الذى تحول إلى صرح إقتصادى شامخ ينظر إليه العالم من جميع الجهات .. وأن هيئتنا هى هيئة الأمل .. وإن كنا ندرك أننا فى بداية مرحلة جديدة من التطور فمازال أمامنا الكثير والكثير لتحققه..

.. وأن هذه الدعوة موجهة إليكم بأن مكتبى مفتوح للصغير قبل الكبير .. فإننا أسرة واحدة لتحقيق هدف واحد .. هو الإستمرار والسمو والوصول إلى تحقيق هدفنا الذى أرساه سابقينا بالجد والعمل.

.. وها هى أول بشائرى لكم هو قرار بتثبيت أكثر من 237 عامل بالهيئة كانوا يعملون بعقود مؤقتة .. وسوف تتوالى البشائر والأخبار السارة فى حينه .. طالما كنا يداً واحدة تعمل من أجل البناء والتقدم لتعود بالخير والنماء علينا جميعاً وعلى بلدنا الطيب مصر.

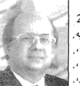
.. كما يطيب لى وبالأصالة عن نفسى وعن العاملين بالهيئة أن أبعث بأجمل التهانى مقرونة بالدعاء الحار لفخامة الرئيس / محمد حسنى مبارك بفوزه الساحق بفترة رئاسة جديدة للمرحلة القادمة .. متمنين لسيادته التوفيق ولمصرنا الغالية مزيداً من التنمية والإزدهار.

**.. فى نهاية حديثنا لا يسعنا إلا أن نتقدم بالشكر والتقدير والتهنئة للواء بحرى/ مختار عمار رئيس هيئة ميناء دمياط على هذا الحديث المستمر والبناء متمنين لسيادته التوفيق والإستمرار مع فريقه بمزيد من العمل والجهد ليظل ميناء دمياط هو ميناء الأمل والإشراق لمصر بين موانى المنطقة .. آملين له الزحف المستمر للإقتراب من العالمية.**



# آخر أخبار الهرم الرابع

### مؤتمر" منظمة المتاحف العالمية" بمكتبه الإسكندريه





نظم متحف الآثار بمكتبة الإسكندرية فى الفترة من 21 – 24 سبتمبر الجارى مؤتمر "المتاحف العالمية" والذى شارك فيه، نخبة من مديرى وممثلى المتاحف من إيطاليا، أسبانيا، ألمانيا، فرنسا، إنجلترا، الولايات المتحدة، المجر، بولندا، النمسا، بلچيكا، روسيا، هولندا، بالإضافة إلى ممثلين متاحف الأقصر، والمتحف القومى، والمتحف اليونانى الرومانى، ومتحف النوبة.

إستهدف المؤتمر تشجيع الحوار لتحقيق أفضل سبل التعاون بين المتاحف والدول المشاركة فى المؤتمر لوضع إستراتيچية مشتركة لتقديم الفنون ونشرها فى صورة مبسطة على النطاق الدولى.

ناقش المؤتمر على مدار أربعة أيام عدداً من الموضوعات منها المتاحف وطرق العرض الحديثة وتقييم البرامج والمعارض المتحفية والتعاون مع الجامعات ومراكز الأبحاث، وأخيراً وجهات النظر الخاصة بالمعارض الخاصة الدائمة

### مكتبة الإسكندرية إستقبلت أساتذة معهد التدريب والتعليم الفنى بأثينا

زار مكتبة الإسكندرية وفداً رفيع المستوى من معهد التدريب والتعليم الفنى بأثينا، حيث قام الوفد بجولة داخل المكتبة للتعرف على المتاحف والمعارض الموجودة بها، بالإضافة إلى زيارة المراكز البحثية المختلفة التابعة للمكتبة وذلك للتعرف على الخدمات العلمية والثقافية التى تقدمها مكتبة الإسكندرية لروادها

### التفكير الإبداعى وبناء قدرات الإتصال بمكتبة الإسكندرية

إستضافت مكتبة الإسكندرية ورشة عمل بعنوان "طرق الإتصال" للدكتور أحمد عبد الجواد الخبير فى بناء القدرات، إستعرض فيها الأسباب التى تؤدى إلى عدم تقدم بعض الدول، والطرق التى يجب إتباعها لتوفير حياة آمنة وأفضل للأجيال القادمة.

بالإضافة إلى ذلك تركز الورشة على التفكير الإبداعى، وكيفية بناء القدرات فى التواصل.

### وفد من مملكة النيبال بمكتبة الإسكندرية

زار مكتبة الإسكندرية ، وفد رفيع المستوى من مملكة النيبال رأسهم سمو الأميرة بريرانا راجيا لاكسمى سين إحدى أفراد الأسرة المالكة بالنيبال، بصحبتها زوجها الأمير كومار راج باهادور سين، وسيادة السفير الدكتور رامبهاكتا سفير مملكة النيبال بالقاهرة.

YANG MING LINE
陽明海運股份有限公司



## LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS INDIAN CONTINENTAL/FAR EAST/USA WESTCOAST AND JAPAN PORTS

## OCTOBER 2005

| NAME OF VESSEL | VOY | ETA | PORT |
|---|---|---|---|
| M/V YM MARCH | 17E | 01/10/05 | PSD |
| M/V HUMBER BRIDGE | 80E | 03/10/05 | PSD |
| M/V TBN | 00 | 05/10/05 | PSD |
| M/V WAN HE | 22E | 05/10/05 | PSD |
| M/V PINE BRIDGE | 34E | 08/10/05 | PSD |
| M/V GLORY BRIDGE | 74E | 10/10/05 | PSD |
| M/V EVER GENTLE | 26E | 12/10/05 | PSD |
| M/V HANJIN GOTHENBURG | 20E | 12/10/05 | PSD |
| M/V CYPRESS BRIDGE | 36E | 15/10/05 | PSD |
| M/V YM LONGEVITY | 74E | 17/10/05 | PSD |
| M/V TBN | 00 | 19/10/05 | PSD |
| M/V LU HE | 50E | 19/10/05 | PSD |
| M/V BAMBOO BRIDGE | 35E | 22/10/05 | PSD |
| M/V YM OCEAN | 74E | 24/10/05 | PSD |
| M/V YM PROMINENCE | 23E | 26/10/05 | PSD |
| M/V HANJIN MADRID | 14E | 26/10/05 | PSD |
| M/V YM PLUM | 39E | 29/10/05 | PSD |
| M/V YM GALAXY | 55E | 31/10/05 | PSD |

## LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS FAR EAST / EAST MED PORT

## OCTOBER 2005

| NAME OF VESSEL | VOY | ETA | PORT |
|---|---|---|---|
| M/V HUA YUN HE | 09E | 05/10/05 | PSD |
| M/V YM SKY | 28E | 12/10/05 | PSD |
| M/V YM IZMIR | 04E | 19/10/05 | PSD |
| M/V JIN YUNHE | 33E | 26/10/05 | PSD |

## LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS CALLING ITALY PORTS

## OCTOBER 2005

| NAME OF VESSEL | VOY | ETA | PORT | ROUTATION |
|---|---|---|---|---|
| M/V GLORY BRIDGE | 74W | 01/10/05 | PSD | PSD/GOA/LIV/PSD |
| M/V YM LONGEVITY | 74W | 08/10/05 | PSD | PSD/GOA/LIV/PSD |
| M/V YM OCEAN | 74W | 15/10/05 | PSD | PSD/GOA/LIV/PSD |
| M/V YM GALAXY | 55W | 22/10/05 | PSD | PSD/GOA/LIV/PSD |
| M/V YM COMFORT | 82W | 29/10/05 | PSD | PSD/GOA/LIV/PSD |

## LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS NORTH CONTINENTAL PORTS

## OCTOBER 2005

| NAME OF VESSEL | VOY | ETA | PORT | ROUTATION |
|---|---|---|---|---|
| M/V YM PROMINENCE | 23W | 02/10/05 | PSD | BCN/ FXT/RTM/HAM |
| M/V BAMBO BRIDGE | 35W | 03/10/05 | PSD | PSD/RTM/HAM/ANR/FXT |
| M/V AKINADA BRIDGE | 21W | 04/10/05 | PSD | RTM/FXT/HAM/ANR |
| M/V COSCO DALIAN | 004W | 06/10/05 | PSD | PSD/RTM/FXT/HAM/ANR |
| M/V AUSTRALIA BRIDGE | 29W | 09/10/05 | PSD | BCN/ FXT/RTM/HAM |
| M/V YM PLUM | | 10/10/05 | PSD | PSD/RTM/HAM/ANR/FXT |
| M/V YM CHICAGO | 17W | 11/10/05 | PSD | RTM/FXT/HAM/ANR |
| M/V COSCO SHANGHAI | 29W | 13/10/05 | PSD | PSD/RTM/FXT/HAM/ANR |
| M/V SCI MAHIMA | 10W | 16/10/05 | PSD | BCN/ FXT/RTM/HAM |
| M/V YM COSMOS | 36W | 17/10/05 | PSD | PSD/RTM/HAM/ANR/FXT |
| M/V YM ROTTERDAM | 17W | 18/10/05 | PSD | RTM/FXT/HAM/ANR |
| M/V COSCO ANTWERP | 27W | 20/10/05 | PSD | PSD/RTM/FXT/HAM/ANR |
| M/V HENRY HUDSON BRIDGE | 197W | 23/10/05 | PSD | BCN/ FXT/RTM/HAM |
| M/V LIONS GATE BRIDGE | 22W | 24/10/05 | PSD | PSD/RTM/HAM/ANR/FXT |
| M/V SHANGHAI BRIDGE | 22W | 25/10/05 | PSD | RTM/FXT/HAM/ANR |
| M/V COSCO QINGDAO | 88W | 27/10/05 | PSD | PSD/RTM/FXT/HAM/ANR |
| M/V TBN | | 30/10/05 | PSD | BCN/ FXT/RTM/HAM |
| M/V YM ORCHID | 39W | 31/10/05 | PSD | PSD/RTM/HAM/ANR/FXT |

الإسكندرية: ٢ شارع فرناند عاداه/المسلة. محطة الرمل ت/4861239 - 4873078-4873951 - 4862500
فاكس/ 4847266-4840757 تلكس/ 54418 -54630 إسكندرية
مكتب بورسعيد: 13 شارع الجمهورية تليفون: 066/359885 فاكس/ 066/336645
مكتب دمياط بجوار شركة الحاويات تليفون وفاكس (57) 320221
الفروع: القاهرة - بورسعيد - السويس

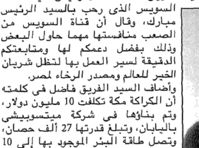


# آخر أخبار هيئة قناة السويس

## رفع علم مصر على الكراكة مكة

الخميس 11 أغسطس 2005 بنادى الشاطئ بالإسماعيلية ..
قام السيد الرئيس محمد حسنى مبارك برفع علم مصر على الكراكة [مكة] التى تعد أحدث كراكة حاملة ماصة لتنضم إلى أسطول الكراكات لتعميق المدخل الشمالى وتطهير الموانى.

إستمع السيد الرئيس مبارك فى بداية الإحتفال الذى أقيم بهذه المناسبة إلى كلمة السيد الفريق أحمد فاضل رئيس هيئة قناة السويس الذى رحب بالسيد الرئيس مبارك، وقال أن قناة السويس من الصعب منافستها مهما حاول البعض وذلك بفضل دعمكم لها ومتابعتكم الدقيقة لسير العمل بها لتظل شريان الخير للعالم ومصدر الرخاء لمصر.



وأضاف السيد الفريق فاضل فى كلمته أن الكراكة مكة تكلفت 10 مليون دولار، وتم بناؤها فى شركة ميتسوبيشى باليابان، وتبلغ قدرتها 27 ألف حصان، وتصل طاقة البئر الموجود بها إلى 10 آلاف متر مكعب ويمكنها العمل حتى عمق 35 متر.

وإستفسر السيد الرئيس مبارك عن أسلوب عمل الكراكة. فأوضح السيد الفريق فاضل بأنه تم إنزال الحفار ويقوم بشفط نواتج الحفر إلى البئر الموجود بها ويتم تصفية المياه وهناك أنظمة متعددة بطرد ناتج الحفر على البر أو داخل المياه العميقة، وأن الكراكة تعمل فى المياه الغير صلبة .. أما الكراكة مشهور التى دخلت الخدمة عام 1996 فهى تعمل فى جميع أنواع التربة، وخاصة التربة الصلبة جنوب قناة السويس.

كما إستفسر الرئيس مبارك عن دور القاطرات. فأجابه السيد الفريق فاضل اليوم أصبحت قناة السويس تمتلك 84 قاطرة مع مضاعفة قوة الشد من 50 طناً لقاطرات الإنقاذ عند التأميم إلى 160 طناً فى عام 2000، وجارى حالياً بناء قاطرة داخل ترسانة الهيئة ببورسعيد قوة شد 100 طن، ودور القاطرات المصاحبة هى: تصاحب جميع الناقلات العملاقة وبعض السفن التى تحتاج إلى قطر.

* فى عهد الرئيس محمد حسنى مبارك (من أول عام 1981 وحتى 30 يونيه 2005 ) 24 سنة حققت القناة إيرادات 41.0 مليار دولار . (عدد السفن 419532، الحمولات 10.0 مليار طن).
* إرتفع المتوسط اليومى للحمولات الصافية العابرة من 359 ألف طن عند التأميم إلى 1.8 مليون طن فى عام 2005/2004 .
* كما إرتفع المتوسط اليومي للإيرادات من عام 1981 إلى 9.0 مليون دولار فى عام 2005/2004.
* حققت القناة أعلى إيراد سنوى بلغ 3.3 مليار دولار فى العام المالى الماضى 2005/2004 لأول مرة منذ الإفتتاح الأول.

**تطوير القناة:**

* قامت هيئة قناة السويس بعدة مشروعات لتطوير المجرى الملاحى بتوسيعه وتعميقه ليواكب التطور العالمى فى أحجام وحمولات السفن وناقلات البترول، وقد أثمرت عمليات التطوير إلى الإرتقاء بمواصفات القناة لتصبح كالآتى بالمقارنة بعام 1981.

| | عام 1981 | عام 2001 | |
|---|---|---|---|
| * طول القناة | 190.25 | 192 | كيلو متر |
| * أقصى غاطس لمرور السفن | 53 | 62 | قدماً |
| * مساحة القاع المائى | 3600 | 4500 | متراً مربعاً |
| * طول الأجزاء المزدوجة | 78 | 78 | كيلو متر |
| * أقصى حمولة | 150 | 220 | ألف طن |

وتواصل هيئة قناة السويس خطة التطوير بواسطة معداتها وكراكاتها بدون مقاول أجنبى أو قروض للوصول إلى المستهدف لغاطس 66 قدماً، ومساحة القطاع المائى إلى 5200 متراً مربعاً فى نهاية عام 2006 لأن العالم إتجه فعلا إلى بناء سفن ذات بدن مزدوج (سفن صديقة البيئة) سيصل الحد الأقصى لحمولة السفينة الواحدة إلى 360 ألف طن فى عام 2015، وبذلك تستطيع إستيعاب عبور 92% من حجم وحمولة الأسطول العالمى للنقل البحرى.



## ترسانتى الهيئة:

* قبل التأميم كانت الشركة المؤممة تقوم ببناء الوحدات البحرية التى تخدم الملاحة فى القناة فى ترسانات أجنبية.. وكانت لديها ورش إصلاح هذه الوحدات فى بورسعيد وبورتوفيق، وكانت ورش ذات طاقة ضعيفة فى مجال تخصصها، وبعد التأميم قررت هيئة قناة السويس تحويل تلك الورش إلى ترسانتين :

**الأولى: ترسانة بورسعيد البحرية:**

* وضع حجر الأساس لها فى 23 ديسمبر 1960، وتم تجهيزها بأحدث المعدات والأحواض العائمة، وتم إفتتاحها فى 23 ديسمبر 1964 وقامت ببناء 18سفينة بضائع وعشرات من الوحدات البحرية من كراكات وقاطرات ولنشات ومعديات وكبارى عائمة. وتقوم ببناء السفن والوحدات البحرية حتى حمولة 20 ألف طن وإصلاح السفن حتى حمولة 50 ألف طن، وصيانة وإصلاح الوحدات العائمة، وبناء لنشات حتى طول 25 متراً وأعمال الإنقاذ البحرى، كما تم تزويد الترسانة بماكينة C.N.C متعددة الأغراض.

**الثانية: ترسانة بورتوفيق البحرية:**

وضع حجر الأساس لها فى 19 يوليو 1962، وبدأ فى تشغيلها عام 1964 وتقوم ببناء السفن والوحدات العائمة حتى حمولة 5000 طن وإصلاح الوحدات العائمة حتى حمولة 2000 طن - بالإضافة إلى أعمال الإنقاذ البحرى.

**أرخص ممر مائى فى العالم:**

* أكد السيد الفريق/ فاضل أن كل ما يهمنا أن تكون قناة السويس أرخص من أى طريق بديل سواء كان رأس الرجاء الصالح أو خط بترول أو غير ذلك .. فلا يمكن أن أخسر طن بضاعة أو سفينة يمكن لها أن تعبر القناة..
* وتضع الهيئة سياسات لتشجيع عبور السفن بها، وتقوم برامج التدريب سواء داخل المحاكى أو مراكز التدريب. وتم تدريب بعض القباطنة من السعودية والكويت.
* وفى نهاية كلمة السيد الفريق فاضل قدم نموذجاً مجسماً للمبنى التاريخى لقناة السويس ببورسعيد.

---

### دورات تدريبية .. لقباطنة أعالى البحار

## تنظمها هيئة القناة .. على أجهزة المحاكاة البحرية

أطلقت هيئة قناة السويس مبادرة عالمية لتدريب قباطنة السفن والناقلات العملاقة على الإبحار فى الممرات الملاحية الضيقة. قناة السويس وغيرها من القنوات والمضايق البحرية.

ومن منطلق ذلك أعلن الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس أن البرنامج التدريبى الذى تشمله المبادرة والذى يجرى تنفيذه على جهاز المحاكى الملاحى بمركز المحاكاة فى هيئة القناة بالإسماعيلية يتضمن مهارات الإبحار فى قناة السويس والممرات الملاحية الضيقة تحت كل الظروف الجوية - إضافة إلى التدريب على 5 مناورات، والتعامل مع الحالات الملاحية الطارئة فى حالات تعطل أجهزة دقة التوجيه والمحركات والأعطال الكهربية الشاملة التى تتعرض لها السفن وكيفية تحليل هذه الطوارئ وتفعيل المناورات المناسبة لكل عطل فيها والسيطرة عليها.

" وأكد السيد الفريق/ أحمد فاضل رئيس الهيئة أن هذه المبادرة تهدف إلى توحيد أساليب وطرق مناورات الطوارئ بين قباطنة السفن العابرة ومرشدى هيئة القناة ونقل خبرات وتجارب قباطنة القناة إلى نظرائهم من قباطنة أعالى البحار، ومن منطلق إستفادة قباطنة شركة فيلا ونجاحهم فى تنفيذ البرنامج التدريبى على جهاز المحاكاة بهيئة قناة السويس.

بدأت الدورة الثالثة لتدريب الربابنة التابعين لشركة ناقلات البترول الكويتية، وهم من جنسيات مختلفة (إنجلترا - كندا - مصر - الهند - سوريا)، وذلك فى الفترة من 28 أغسطس وحتى 31 أغسطس 2005.

وقال فاضل أن البرنامج التدريبى الأول نفذته الهيئة على مدى 4 أيام وإشترك فيه ربابنة لناقلات بترول عملاقة تابعة لشركة فيلا أرامكو السعودية. جميعهم من جنسيات مختلفة. وبدأ تدريب البرنامج الثانى مع 4 قباطنة من نفس الشركة (إنجلترا وبولندا) لمدة 4 أيام ، وأشار إلى أن عدداً كبيراً من شركات النقل البحرى العالمية تقدمت بطلبات إلى هيئة القناة لتدريب قباطنة سفنها التى تعبر القناة.

بقلم/ سمير معوض — المستشار الإقتصادى للمنطقة الحرة سابقاً

**لم تعد مقولة أن الإقتصاد المصرى بالفرص التى تلوح أمامه والتحديات التى تعترض مساره يقف عند مفترل طرل مقولة صائبة لأن كم الإختبارات والإختيارات التى خاض غمارها على مدار نصف قرن تقريباً لم تدع شاردة ولا واردة إلا أستودعته خبراته العملية ومعارفه النظرية وإجتذبت إهتماماً تصاعدت مستويات وعيه ووسعت من آفال مداركه لطبيعة العلل وطرل العلاج، فالرحلة التى مرت تباعاً بمحطات هامة ثلاث بقدر ما كانت حافلة بدرجات متفاوتة من النجاحات النسبية كانت بذات المعيار مفعمة بمقادير من الإخفال،**

# الإقتصاد المصرى في موازين الأهميات العالمية

## الحلقة الأولى

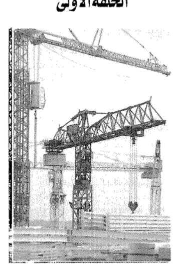
غير أن الحقائق إرتقت إلى مستوى المسلمات وبقيت ثابتة لا تريم شاخصة خارج ميادين الجدل ما بين الفرقاء المنصوين إلى مدارس إقتصادية شتى ومذاهب أيدلوچية عدة. فمصر دولة أفروأسيوية جغرافياً. وبحر متوسطية من حيث الحضارة والثقافة إضافة إلى كونها شرق أوسطية بمعيار أنها حجر الزاوية سياسياً وإستراتيچياً وبؤرة مركزية فى شبكات نظم المبادلات التجارية والإقتصادية الدولية وبالتوازى مع ذلك فهى كيان سوسيو ديموجرافى دينامى يملك حوافز ومقومات النهوض والإرتقاء وتعبئة ما فى حوزته معطيات كثيرة متاحة وكامنة.

فالسبيكة الإقتصادية المدهشة الطابع الفريدة المنوال التى مزجت ببراعة وتوازن دقيق ما بين الليبرالية والمركزية الإقتصادية الزراعية والصناعية والتجارية والخدمية فى عصر محمد على على مدى ما يقرب من نصف قرن (1805–1849) جعلت مصر صاحبة مشروع ريادى ذى فذاذة فى القرن التاسع عشر سبقت به نهضة الميچى فى اليابان (Meiji) التى بدأت فى العام 1868 كما كان البون الزمنى شاسعاً بينها وبين الصين التى شرعت فى التطوير الإقتصادى المؤثر للنهضة فى العقد السابع من القرن العشرين ودون فواصل زمنية ملحوظة طفقت نمور جنوب شرقى أسيا تغزل على ذات المنوال. وفى عصر إسماعيل 1879) (1863 – أخذت هذه السبيكة تتفكك شيئاً فشيئاً إلى أن أفسحت الحرب العالمية الأولى المجال على سعته للإقتصاد ذى الأدوات والآليات الليبرالية أن يهيمن على أكثر القطاعات الإقتصادية تأثيراً فى مصر. ومن الملاحظ أن إرهاصات الزواج التنموى ما بين الرأسمالية الزراعية والرأسمالية التجارية والرأسمالية الصناعية قد بزغت على نحو قوى نسبياً فى عصر إسماعيل الذى إفتتحت فى عهده قناة السويس التى أمدت الإقتصاد المصرى القطاعى والكلى بعوامل قوة مضافة وتنويعات فى الأنشطة الصناعية والتجارية والخدمية متواسعة الدوائر. فى زمن محمد على بدأت جهود إرساء أسس البنية الأساسية بوحى من إزدهار النهضة الأوربية التى أحدثت إنقلابات جذرية على كثير من الأصعدة وحملت أمواج البحر المتوسط أصداء التطورات المتلاحقة. وقد أدرك محمد على على نحو مبكر بفطنة صناع الرؤى الإستراتيچية أن القواعد العلمية ورءوس الأموال الذهنية المؤللة بالمعارف والخبرات تدخل فى تصانيف البنى الأساسية لإعادة بناء الأمم ومعاودة هيكلة إقتصاداتها فعمد إلى إرسال البعثات وإنشاء (الفابريكات) Fabrics وشرع فى إدماج الصناعات الحديثة فى إقتصاد كان ينتمى بمكوناته وآلياته إلى حقبة القرون الوسطى ولأن التنمية بعناصرها من التطور والتقدم لا تعترف بالفجوات أو الحلقات المفقودة فقد واصل إسماعيل السعى على نهج محمد على لكن بصورة أكثر إتساعاً وشمولا فدأب على أوربة الإقتصاد المصرى فى لحمته وسداته وأعانته على ذلك بقوة دفع ملحوظة قناة السويس التى دولت كثيراً من تفاعلات الدوائر والقطاعات الإقتصادية فى مصر، فى أبسط وأنصع عبارة يعتبر الوالى محمد على وحفيده الخديو إسماعيل هما نقاط البداية الحقيقية



هما مؤسسا إقتصادات رأسمالية الدولة المتناسجة مع الليبرالية المبكرة فى عهد الأول والرأسمالية الليبرالية التى إرتدت ثياب الخصخصة فى حقبة حكم الثانى الذى كان صانعاً لعصر جديد بمبادئه وتغيراته (Epoch- making). فى الربع الأخير من القرن التاسع عشر دخل الإقتصاد المصرى فى فترة كساد إستثمارى وإنتاجى أفضى إلى ركود فى التكوينات الرأسمالية وتنامى الركائز الهيكلية وتوسع الأنشطة الإقتصادية المنتجة للدخول والخالقة لفرص التوظف والمؤدية إلى توسعة الأسواق الإستهلاكية ومن الملاحظ أن التوسع العمرانى والزراعى والتجارى قد أحرز وثبات مشهودة فى ذنيك العصرين إذ بلغت الرقعة الزراعية ستة ملايين فدان (25200 كيلو متراً مربعاً 2.5% من جملة مساحة مصر فيما كان تعداد السكان 3 ملايين نسمة أى أن متوسط نصيب الفرد من الأراضى الزراعية كان فدانين، الفجوة التى رافقت عصر الخديوى توفيق وضيقت الإقتصاد المصرى فى محنة التردى التى أوشكت أن تطحن عظام الإقتصاد المصرى وتجفف ينابيعه ومجاريه فقد كانت سنوات عجاف أفرغت التنمية من فعاليات بناء قدرات جديدة

بيد أن الموازين المختلة أخذت فى الإعتدال هوناما رويداً رويداً وجاءت بواكير الحرب العالمية الأولى مثل الموجة المحيطية (Oceam wave) لتلقى على شطآن الإقتصاد المصرى أطواق النجاة لسببين رئيسين أولهما أن الواردات إلى مصر صارت عرضة لتهديدات الأعمال الحربية لا سيما بحراً مما جعل الطلب على السلع والبضائع المصنفة محلياً يزيد عن المعروض منها وثانيهما أن جزءاً لا بأس له من إحتياجات ولوازم القوات البريطانية ركزت على الإشباع من السوق المحلية وفرض قانون العرض والطلب شريعته وإملاءاته على البناء الهيكلى للإقتصاد المصرى



فإتجهت طاقات الإنتاج الزراعى إلى مجارات هذا الطلب الطارئ كما عكفت المخرجات المصنوعة فى الورش والمصانع القائمة على اللحاق بهذا الإزدهار فوسعت بين خطوطها ومع ضغوط الطلب المتصاعد بقفزات واسعة كان أمراً مقضياً أن تقام مصانع أخرى جديدة، وردمت الفجوة مرحلياً غير أن هذا الثراء النقدى العريض ظل سبيله إلى التحول إلى تكوينات رأسمالية لها تأثيرها الفعال على الصعود بالإقتصاد المصرى إلى محددات أعلى وأوسع وبقى هذا الإقتصاد مثل سلحفاة فقدت درقتها وتراجعت سرعتها ومضت رياح الإزدهار الموقوت وكأنها كانت زوبعة فى فنجان سيعاود الإقتصاد المصرى هذه السيرة الأولى على مشارف الحرب العالمية الثانية إلا أن القضية أعيدت بحذافيرها الأمر الذى ترك للإنهاك فرصة لغزو كوامن القوة فى جسد هذا الإقتصاد الذى أتيحت له فرص ذهبية مليئة حتى حافتها بالفرص السانحة والتحديات التى تمثل حوافز ومحركات لكنها أهملت ولم نجن منها ثروى نقيد والأمر يحتاج إلى إطلالة لاحقة.

# بيئة المتوسط والبحر الأحمر والخليج العربى .. الواقع والمأمول

**بدأ المؤتمر أعماله بفندق فلسطين بالإسكندرية خلال الفترة من 11-2005/9/13 حيث رحب المستشار الإقتصادى محمود أحمد رئيس المنتدى الدولى لبيئة المتوسط ورئيس الجمعية العربية للتنمية البشرية بالسادة الحضور وتوالت الكلمات الإفتتاحية حيث تكلمت أ.د. شادية إدوارد ميخائيل أستاذ صحة البيئة بجامعة الإسكندرية.**

**والأستاذ الدكتور محمد الزرقا الخبير بالأمم المتحدة والأستاذ سمير غريب رئيس الجهاز القومى للتنسيق الحضارى الذى تحدث بإيجاز عن الجهاز وبدأت الدكتورة سهير زكى حواس بشرح تفصيلى عن الجهاز القومى للتنسيق الحضارى وأن هذا الجهاز يتبع وزارة الثقافة وأختتمت الجلسة الأولى الدكتورة فاطمة أبو شوك مندوب وزير الدولة لشئون البيئة المهندس ماجد جورج إلياس وذكرت أن البحار والمحيطات تغطى 71% من مساحة سطح الكرة الأرضية.**

وتزخر بثروات طبيعية هائلة من نفط ومعادن وثروات حية تمثل جزءاً هاماً من غذاء الإنسان.

ولا تقتصر أهمية كل من البحر الأحمر والبحر المتوسط على هذا الجانب فقط، فهما أيضاً مورداً للسياحة وملاذاً للترفيه والإستجمام، كما لا تخفى أهمية كل من البحرين فى مجال النقل حيث تحتل صناعة النقل البحرى موقعاً هاماً فى نظام الإقتصاد العالمى وتنبع أهمية البحر الأحمر من بيئته الفريدة ومن كونه يقع فى مركز الكتلة العربية وقلبها من الناحية الجغرافية والسياسية، حيث تمثل السواحل العربية حوالى 90% من إجمالى سواحل البحر الأحمر، فأغلبية الدول التى تطل على على البحر الأحمر هى دول عربية، كما يتمتع البحر الأحمر بموقعه الوسيط بين أكبر مناطق إنتاج النفط فى العالم، علاوة على كونه يقع فى موقع متوسط بين البحر المتوسط والمحيط الهندى، ويعتبر البحر الأحمر طريق الإتصال البحرى الوحيد الذى يصل بين معبرين مائيين بالغى الأهمية هما قناة السويس فى السويس فى الشمال ومضيق عدن فى الجنوب.

ويكتسب البحر الأحمر أهمية إضافية من كونه منطقة تماس مع منطقة الخليج وشبه الجزيرة العربية ذات الأهمية الحيوية لصادرات النفط العلمية، ولذلك فهو واحد من أهم طرق الملاحة البحرية العالمية.

ولا يقل البحر المتوسط عن البحر الأحمر فى الأهمية فهو يتميز بموقع فريد يتوسط قارات العالم، حيث يقوم بالربط بين المحيط الأطلسى وبين البحر الأحمر عن طريق مضيق جبل طارق من الناحية الغربية وقناة السويس من الناحية الشرقية، ومن هنا ظهرت أهمية البحر المتوسط من حيث الملاحة العالمية. وتتميز سواحل البحر المتوسط بكثرة أعداد الموانى على سواحل أفريقيا وآسيا وأوروبا، مما أدى إلى تنشيط التجارة بين هذه الموانئ وتنشيط التجارة العالمية، بالإضافة إلى شواطئ عالمية فى مجال السياحة منها الإسكندرية، مرسى مطروح، سواحل بلاد المغرب العربى، سواحل بلاد المغرب العربى، سواحل بلاد الشام، اليونان وغيرها.

ونتيجة للثورة الصناعية والزراعية والعمرانية التى سادت العالم أجمع بدأ التلوث يأخذ طريقه إلى هذه البحار، وأصبح يشكل تهديداً خطيراً للبيئة البحرية وخاصة لثرواتها الحية، مما يحتم التحرك على أسس علمية سليمة لمنع ومكافحة التلوث والمحافظة على الموارد البحرية، وحيث أن التلوث وإنتشاره لا يعترف بالحدود السياسية لذلك كان من المحتم التعاون مع الهيئات الدولية والإقليمية والدول الشقيقة والصديقة لحماية البيئة البحرية وتحديد الأسباب الرئيسية التى قد تتسبب فى تدهور مكوناتها ، وقد تمثل هذا التعاون على المستوى الدولى والإقليمى.

وقد قامت مصر بالتصديق والإنضمام لعدد 33 إتفاقية ومعاهدة دولية صادرة عن المنظمة البحرية الدولية فى مجال المنع والتلوث البحرى والإستجابة لمواجهة والتحكم فى التلوث البحرى بالزيت والموارد الخطرة والضارة بالصحة والبيئة البحرية بالتعاون فى هذا المجال.



وقد قامت مصر بإستضافة المركز الدائم للمساعدات المتبادلة لمواجهة الطوارئ البحرية بإقليم البحر الأحمر وخليج عدن لرفع كفاءة الإستعداد لدول الإقليم فى مواجهة حوادث التلوث البحرى بالزيت والمواد الضارة كما قامت بإهداء مبنى المركز إلى الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن (بيرسجا)، كذلك القيام بإنشاء مركز البيئة والتنمية للإقليم العربى والأوروبى (سيدارى) وذلك لدعم التعاون بين بين الدول العربية والأوروبية فى المجالات المختلفة لحماية البيئة، كذلك تبادل الخبرات فى مجال حماية البيئة البحرية.

وإذا كان ذلك على المستوى الدولى والإقليمى فعلى المستوى المحلى فقد قامت مصر بإصدار القانون رقم 4 لسنة 1994 بشأن حماية البيئة وخصصت الباب الثالث منه لحماية البيئة البحرية، كذلك قامت مصر بإصدار أول خطة طوارئ وطنية لمواجهة حوادث التلوث بالزيت عام 1986 وتحديثها عام 1996، وإنشاء مركز رئيسى وستة مراكز فرعية بشركات البترول والموانئ البحرية لمكافحة التلوث البحرى بالزيت بالبحر المتوسط، وإنشاء مركز مكافحة التلوث البحرى بمدينة شرم الشيخ على أعلى مستوى بالتعاون مع الإتحاد الأوروبى بهدف حماية النظم البيئية الحساسة والإستثمارات السياحية فى محافظة جنوب سيناء، علاوة على إنشاء ثلاثة مراكز رئيسية وسبعة مراكز فرعية بشركات البترول وأربعة مراكز فرعية بالموانئ البحرية لمكافحة التلوث البحرى بالزيت بالبحر الأحمر، كما لا تتوانى مصر عن تقديم الدعم والتعاون فى مجال حماية البيئة البحرية سواء على المستوى الإقليمى أو الدولى.

إننا نعمل معاً من أجل القضاء على هذا التلوث من أجل بيئة بحرية نظيفة لما يقرب من مئات الآلاف من الكيلو مترات المفتوحة، كلنا ثقة أننا سنصل بفضل ذلك التواصل إلى مناقشات وتوصيات هامة بفضل جهودكم .



وبدأت الجلسة الثانية برئاسة اللواء عصام بدوى أمين عام إتحاد الموانى العربية وحضر الجلسة كل من الدكتور إسماعيل مبارك مستشار رئيس مجلس إدارة شركة تنمية ميناء السخنة والذى قام بشرح ما يقوم به ميناء السخنة من المحافظة على البيئة علاوة على المشروعات التى أقيمت وتقام فى هذا الميناء المحورى (ميناء القرن) أحدث ميناء فى مصر وكلمة شركة بسكو والتى قدمها المهندس أشرف ثابت رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب للشركة وتم عرض تجربة الشركة فى مجال مكافحة التلوث البحرى (والذى قام به مستر ريتشارد چويستون ممثل الشركة)

ويتكلم اللواء بحرى حسن التومى عن تجربة ميناء الإسكندرية أثناء تحديثها ومراعاة البيئة البحرية والجوية والأرضية وإختتم الربان طارق شرف مدير الإدارة المركزية للموانئ التخصصية والبيئة البحرية بقطاع النقل البحرى تلك الجلسة بكلمته عن دور قطاع النقل البحرى فى حماية البيئة البحرية من التلوث

وتكلم الأستاذ الدكتور **محمد الزرقا** عن إدارة المخلفات الخطرة

وقدم المهندس **أحمد العايدى** رئيس شركة القنطرة الخبرة المكتسبة لمنع التلوث البترولى عن البحار من واقع حرب العراق والكويت وكذا الدكتور **محمد مسعد محرم** الخبير الكيميائى الإستشارى للهندسة البيئية الذى تحدث عن تقييم الآثار البيئية للموانئ البحرية من أجل عمليات التطوير والتحديث

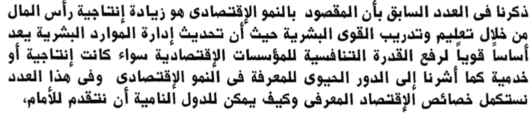
كما قدم أ.د. **سيد فرجانى** شرح مفصل عن الأنشطة الزلزالية فى منطقة البحر الأحمر وأ.د. **شادية أدوارد ميخائيل** (التحديات البيئية فى المتوسط) وطرح د. **علاء الدين رمضان** أفكار تطبيقية على حماية البيئة.

ومما هو جدير بالذكر تشريف المؤتمر الأستاذ **عبد العزيز القزاز** قنصل عام الملكة العربية السعودية بالإسكندرية.

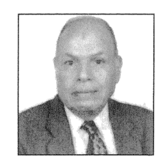
# أثر المعرفة فى تحديث إدارة الموارد البشرية

## وعلاقتها بالنمو الإقتصادى

الجزء الثانى



**ذكرنا فى العدد السابق بأن المقصود بالنمو الإقتصادى هو زيادة إنتاجية رأس المال من خلال تعليم وتدريب القوى البشرية حيث أن تحديث إدارة الموارد البشرية يعد أساساً قوياً لرفع القدرة التنافسية للمؤسسات الإقتصادية سواء كانت إنتاجية أو خدمية كما أشرنا إلى الدور الحيوى للمعرفة فى النمو الإقتصادى وفى هذا العدد نستكمل خصائص الإقتصاد المعرفى وكيف يمكن للدول النامية أن نتقدم للأمام،**



بقلم محاسب/ سعيد رجب

**- خصائص الإقتصاد المعرفى:**

هناك دلائل واضحة على الكثافة المعرفية الكبيرة فى جميع قطاعات الإقتصاد القائم علي المعرفة، وتشير الدراسات أيضاً علي أن هناك علاقة بين المعرفة الفنية وأداء المؤسسة، وعلى مستوى المؤسسة فإن هناك إتجاهاً متزايداً نحو العولمة مما يعرض تلك المؤسسات إلى منافسة شرسة، لذلك فعلى المؤسسات أن توفق أوضاعها مع هذه الحقيقة الجديدة من خلال تحسين الإنتاج والإستثمار بغزارة فى المعرفة الفنية وتكوين المهارات وتبنى التكنولوجيات الجديدة والعمل على تطبيقها حتى تصبح هذه المؤسسات أكثر إبتكاراً، كما أن القدرة على توليد المعرفة وإستخدامها ليس فقط العامل المتحكم فى الثروة ولكنه أيضاً الأساس فى خلق الميزة النسبية.

إن المعرفة أساسية فى رفع كفاءة الإنتاج وتحسين جودة وكمية المنتج والتنوع في المنتجات والخدمات والتسويق.

إن العامل الرئيسى فى دفع عمليات التحول لكثير من إقتصاديات الدول الصناعية هو المعرفة، إن التقدم في تكنولوجيا الإتصالات العالمية أحدث ثورة فى طريقة الحياة وفى تنظيم مجتمعاتنا.

وعلى غرار كل الثورات التى ركزت على الطاقة والمادة فإن التغيير الأساسى للثورة الحالية يأخذ فى إعتباره التجارب بالنسبة للوقت والمكان والمسافة والمعرفة، إن دلالات أهمية الثورة المعلوماتية لها دلالاتها العالمية التى لا يمكن التغاضي عنها لكونها قوة متزايدة فالتوصل إلى أقصى إستخدام للمعلومات يعتبر فى الوقت الحالى العامل الوحيد والأهم فى تقرير تنافسية الدول.

**وضع نظام قومى للإبتكار:**

حيث تبحث كثير من الدول عن كيفية تحريك نظمهم الإقتصادية والإجتماعية للإستفادة من المؤسسات التحتية فى إطار منظومة العلم والهندسة والتكنولوجيا المتوفرة لدى تلك الدول، وهنا تظهر الحاجة إلى خلق نظام للربط بين هذه المنظومة والوحدات الإقتصادية لدعم التطور الإقتصادى والإجتماعى فى الدولة، وفى هذا المقام فإن نظام قومي للإبتكار لابد أن يخرج من المنظومة الحالية للعلم والهندسة والتكنولوجيا - فمن خلال النظام القومى للإبتكار يتولد تطوير الأفكار المبتكرة والمنتجات والتنظيمات المؤسسية، والعمليات التى تؤهل الدولة لتخاطب بطريقة فعالة إحتياجات وطموحات المواطنين، وفى نفس الوقت تحافظ على القدرة التنافسية للدولة.

ويجب أن يتسم النظام القومى للإبتكار بمقياس إستراتيجى وخلاق للتفاعل بين مكوناته، ويجب أن يتسم النظام القومى للإبتكار بمقياس إستراتيجى وخلاق للتفاعل بين مكوناته، ويمكن الترويج للنظام القومى للإبتكار كآلية لسياسة إقتصادية / إجتماعية تعمل على تحقيق أقصى زيادة لإمكانية تفاعل كل مكونات هذا النظام مع بعضها البعض للإستفادة من كل المساهمين أو مجموعات المساهمين - إذ لم يعد الإبتكار بديلاً من البدائل بل أصبح قضية حياة مهمة لأية دولة تعمل على رفاهية وإزدهار مواطنيها، إذ أن التحدى لصانعى السياسة هو خلق بيئة مواتية لتقدم وإزدهار الإبتكار، ومن المسلم به أن الإبتكار لا ينمو من تلقاء نفسه إذ أنه يمكن أن يولد ويستمر من خلال مجهودات الناس إذ أنه يأتى من الأفراد ومن المجتمعات الخلاقة والمتفاعلة ومن ثم فعلى الحكومات أن تعمل جاهدة لخلق بيئة مواتية وداعمة للإبتكار الأمر الذى يتطلب إعتراف جميع المساهمين بأنهم شركاء يتعاونون نحو تحقيق هدف مشترك وذلك يمكن من خلق نظام يتضح فيه الثبات والتعاون والمشاركات كخصائص يتسم بها المجتمع وبالفعل كان هذا هو البداية فى ظهور النظام القومى للإبتكار والمجتمع المبتكر.

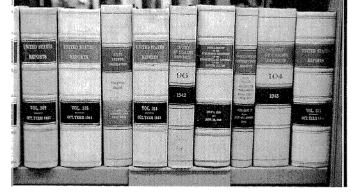
**كيف يمكن للدول النامية أن تتقدم للأمام:**

يمكن للدول النامية أن توجه إقتصادها تدريجياً من الإقتصاد قليل المعرفة قليل رأس المال إلى صناعات كثيفة رأس المال غزيرة المعرفة وذلك بهدف دفع نموها الإقتصادى فى المراحل المقبلة وستُحدد معطيات العلم والهندسة والتكنولوجيا ملامح النمو الإقتصادى فى تلك المرحلة، لذلك فإن الأمر يقتضى مراجعة السياسة القومية للعلم والتكنولوجيا فى إطار الخطة القومية لإحياء الإقتصاد وزيادة كثافة المعرفة - كما أن على الدولة أو الدول الإتجاه إلى نمط جديد يؤكد أن الدولة تملك القدرة والكفاءة على إستيعاب وإستخدام المعرفة في الإنتاج الهادف لمواجهة الأهداف التنموية.

وفى هذا المجال فإنه يجب رسم سياسة إستراتيجية ومبتكرة للعلم والهندسة والتكنولوجيا للإستجابة للتحديات المعقدة والتى تنتج عن التغيرات الإقتصادية والإجتماعية والعلمية، ومن بين هذه العناصر التى يجب النظر إليها بعين الإعتبار.

الدفع بمستوي عالى من المعرفة في الصناعات التقليدية والصناعات البازغة كما يجب أن يكثف البحث فى كثافة المعرفة المولدة والمكتسبة فى بيئات توليد وإكتساب المعرفة وأخذ المبادرات التى تؤدى إلى تقوية قاعدة العلم والعمل على تشييد نظام قومى للإبتكار وتنظيم قوة منافسة للقطاع الخاص - كما يجب العمل على إبتكار نظام تعليمى وتدريبى - إذ أنه يجب العمل على تدريب العمالة وتطويرها بحيث تستوعب التغيرات الديناميكية فى الإقتصاد العالمى، كما يجب أن يؤهل الباحثين على العمل بكفاءة بتدريبها تدريباً جيداً وشاملاً وجامعاً مرناً بحيث يعطيهم القدرة على المشاركة وتبني حل المشاكل الإجتماعية والإقتصادية التى تواجههم.

وإنى أرجو أن أكون قد وفقت فى عرض وإقتراح الحلول لحل مشاكل تطويع الإقتصاد وتحديث الموارد البشرية.





# التخطيط الفعال لمرافئ سفن الصيد

# Efficient Planning For Fishing Harbors

مهندس / محمد رمزى عوض - مهندس شواطئ وتنمية موانئ

### 1- عناصر التخطيط الأساسية لمرافئ سفن الصيد:

يعتبر تخطيط مرافئ صيد الأسماك من الأعمال التى تحتاج إلى خبرة هندسية طويلة للحصول على تخطيط ناجح وفعال. ويتوقف نجاح تخطيط مرفأ الصيد على مجموعة من العوامل مثل الأبعاد التصميمية لسفينة/ سفن الصيد المستقبلة ونوعية المراسى بالمرفأ وطبيعة المنطقة المتواجد بها وغيرها. ويشمل التخطيط عدة عوامل أساسية مثل أبعاد قناة الإقتراب ومنطقة الحوض وطول أرصفة الرسو تبعاً لنظام الرسو المستخدم. كذلك الخدمات المرافقة مثل أعمال صيانة السفن وحركة سريان السماك بالمرفأ وعادة ما يتم وضع مجموعة من التخطيطات البديلة المتكاملة وذلك عن طريق القواعد الهندسية الحسابية اللازمة لأعمال التخطيط. ويتم الإختيار بين البدائل للوصول إلي أفضل التخطيطات وأكثرها فعالية. وتدخل أعمال المحاكاة الواقعية كعنصر أساسي وفعال لإختيار التخطيط الأمثل من البدائل المطروحة وإختبار كفاءته وإجراء التعديلات اللازمة للوصول إلي أعلى كفاءة ممكنة لأعمال المناورة للسفن.

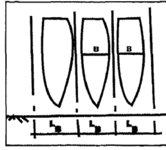
بالنسبة لعملية التخطيط لمرافئ الصيد فإنها تشمل مجموعة من الأجزاء ومن أهمها قناة الإقتراب والحوض والمراسي. وبالنسبة لقناة الإقتراب فإنه يتم تحديد عرضها تبعاً لعدد الحارات المطلوبة للسفن للمرور بها والظروف الملاحية لإقتراب السفن بالمنطقة وإرتفاع الأمواج والتيارات البحرية وخصوصًا العرضية منها والقاطعة لقناة الإقتراب والتى تسبب إنحراف السفن عن مسارها. وكذلك الرياح التى تهب بالمنطقة والتى غالباً ما تسبب عزوماً دورانية للسفن. هذا بالإضافة إلي مواقع العوائق الصلبة مثل حواجز الأمواج والحمايات وغيرها. ويتأثر عرض قناة الإقتراب ببعض العوامل الهامة مثل حركة المساعدات الملاحية تحت تأثير التيارات البحرية بالمنطقة والناتجة عن المد والجزر أو الرياح أو الأمواج أو مصادر أخري. والقيمة الدنيا لعرض القناة الملاحية لمرافئ الصيد تكون بعرض 30 متر – 40 متر عند القاع. ويناسب السابق المرافئ المستقبلة للسفن الصغيرة وفى الظروف الملاحية الجيدة. أما بالنسبة للمرافئ المستقبلة للسفن الكبيرة فيكون العرض فى حدود 90 متر إلى 200 متر (فى حدود 10 مرات العرض للسفينة التصميمية ذات الأبعاد القصوى المتوقع إستقبالها). أما بالنسبة للعمق فإن العمق الأدنى لقناة الإقتراب يتحدد عن طريق مجموعة من العوامل وهى (الغاطس الأقصى للسفينة التصميمية – حركة السفينة التصميمية بالنسبة للأمواج – حركة المد والجزر والرياح – هبوط السفينة – الحد الأدنى للسماح تحت قاع السفينة – طبوغرافية القاع أو أخطاء الرفع المساحي – طبيعة القاع).

وتخضع العوامل السابقة للتقدير الهندسي ذو الخبرة الواعية بطبيعة المنطقة. أما بالنسبة لمنطقة الحوض والأرصفة فإنه بالنسبة لعرض منطقة الحوض فيجب أن يكون كافياً لمناورة سهلة وإمكانية الدوران الكامل للسفينة التصميمية المتوقع إستقبالها بالمرفأ بينما السفن الأخرى مربوطة على رصيف الرسو ويكون فى حدود خمسة إلى ستة مرات من طول السفينة (LOA 6-5). ولكى يكون حوض الميناء فعالاً فلابد أن يسمح بإمكانية التفريغ للحمولة والدوران الآمن والرباط والرسو على الرصيف بسلاسة فى وجود سفن أخرى راسية مع المناورة السلسة بالإضافة لتوفر المساحات الخدمية الكافية للسفن المستقبلة. ويعد إرتفاع الأمواج داخل منطقة الحوض من أهم العوامل الأساسية والحاكمة لصلاحية الميناء للعمل. ففى حالة الأمواج ذات الزمن أقل من 6 ثانية فإن السفن الساحلية الصغيرة يمكن تفريغها فى وجود إرتفاع الأمواج النافع الأقصى (Hs= 0.30 m) وذلك فى حالة رسو السفن متعامدة على إتجاه تقدم قمة الموجة. وتكون فىحدود (Hs= 0.15 m) فى حالة الرسو الموازى لتلك السفن. ولحالة إستقبال المرفأ للسفن الأكبر حجماً فإن القيمة المقبولة للإرتفاع النافع للأمواج تصل إلى (Hs = 0.5 m) و (Hs = 0.25 m) للحالتين السابق ذكرهمىعلى التوالى. وفى حالة زيادة زمن الموجة عن 6 ث فإن الإرتفاع النافع للأمواج (Significant Wave Height) المأخوذ فى الإعتبار هو (Hs = 0.30 m) و (Hs = 0.15 m) لحالتى الرسو المتعامد والمتوازى. وهذه القيم المقبولة لإرتفاعات الأمواج السابق إيضاحها لأعمال التفريغ العادية بإستخدام الأوناش الصغيرة ولا تسرى فى حالة إستخدام أجهزة خاصة لأعمال التفريغ بالمرفأ.

### 2- أنظمة الرسو المختلفة بمرافئ سفن الصيد:

بالنسبة لعملية الرسو فإن تخطيط مرافئ الصيد قد يشمل العديد من الأوضاع للسفن الراسية ومنها الرسو المتوازى أو المائل أو المتعامد وكذلك بإستخدام المراسى الإصبعية (Finger Piers). وللرسو المتوازى فإن السفن ترسو موازية للرصيف وهو الوضع التقليدي للرسو وهو يسهل عمليات تفريغ الأسماك لنقلها مباشرة. وبناء على ذلك يمكن تحقيق معدلات تفريغ عالية. ومن المعتاد أن تتوافر خدمات التموين للسفن والإمدادات بالمياه والثلج على جزء من الرصيف. والشكل رقم (1) يوضح طول المرسىلحالة الرسو المتوازي بمرفأ صيد. أما بالنسبة للرسو المائل فإن الغرض الأساسي له هو تقليل الطول المطلوب لعملية الرسو. ويمكن أن يأخذ رصيف الرسو الشكل المائل أو أسنان المنشار (Saw Tooth). والأشكال رقم (2) و (3) توضح طول المرسى لحالتي الرسو المائل وأسنان المنشار بمرفأ صيد.

ويلاحظ أنه فى حالة الرسو المتعامد فإن حجم السفن المستقبلة يعد عنصراً غير فعال ولكنه ليس الحال بالنسبة لرصيف أسنان المنشار للرسو المائل. وهناك أيضاً نظام الرسو المتعامد والذى يكون إما بمقدمة السفينة أو بمؤخرتها. وبإتباع ذلك النظام للرسو فإن الطول اللازم لرسو السفن يقل كثيراً ويمكن لنفس طول الرصيف إستقبال أعداد مضاعفة من السفن. والشكل رقم (4) يوضح طول المرسى لحالة الرسو المتعامد بمرفأ صيد.




الشكل (٢) طول المرسى لحالة الرسو المتعمد بمرفأ صيد

ويعيب هذا النظام صعوبة إستخدام معدات التفريغ الميكانيكية ويلزم إتباع الأسلوب اليدوى. أما الأسلوب الأخير فيعرف بإسم (Finger Piers) وهو أيضاً أحد أنظمة الرسو المتعامد. ويمتاز هذا النظام بإمكانية الرسو على جانبى الـ (Piers) وكذلك إمكانية وصول وسائل النقل لتحميل الأسماك مما يزيد من مرونة عمليات النقل وبالتالى معدل أكبر للتفريغ.

***

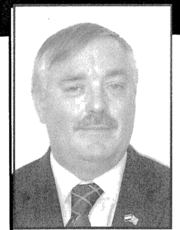
الشكل (١) طول المرسى لحالة الرسو المتوازى بمرفأ صيد

الشكل (٠) طول المرسى لحالة الرسو المائل بمرفأ صيد

الشكل (١) طول المرسى لحالة الرسو أسنان المنشار بمرفأ صيد

A Frank Reportage With The British Consul

# MR. ALLIN COPTIN





By: Suzy M. Sobhey

Mr.Allin coptin has served as an English consul in Alexandria.Being involved in various relations with the Egyptians and dealing with Egyptian investors,he has benefited 'a lot. Egypt has always been the land of safety and security.Yet,as terroristic actions increase, some nonsense gossips proclaims that Egypt's reputation has been affected negatively. Thus, we went to the English consul to ask him about his impression on egypt and its people and government as well as the recent agreements between Egypt and Britain.

**1- Many people do not know the difference between the embassy and the consulate. So, what are the services that the embassy offers and the consulate doesnot?**

The consulate is a part of the embassy as well as separate from it.The british embassy in Egypt has consulate services ,however it offers more as it maintains the political relationship between the uk and the government of Egypt.As for the consulate,it takes primary trade ,it also helps british citizens to solve their problems in Egypt.We are here to help british nationals,but the primary work of the consulate is trade.

**2-What distinguishes the Egyptian british relation among all the african countries?**

Egypt is very unique and the Egyptian-british relation is distinguished.We have a very close friendly relation with each other,we have become like a family that has good times and bad times.It is only 45 years ago since britain has invaded Egypt,but despite that we are a family.Perhaps we have a fight,we have disagreements but deep down we love each other.There are so many british married to Egyptians and live here.Also Egyptians study in Britain.We know the history of Egypt and love it.I have met so many people around the world and I can say that the british and the egyptians have the same sense of humour.

**3- You have stayed a long period in Egypt.So what is your opinion concerning the development of economical and political relation between Egypt and the uk?**

The new government of Egypt has made a number of improvements and Britain is now the most important investor in Egypt.You can see the faster involvement in edco and vodafone.There are big british investments in egypt,there are developments all the time,there are major projects.We work all the time but sometimes we pick up good business and others we pick up bad business and this is natural.Politically,uk and egupt share common goals and values in the middle east .They work together and discuss problems together privately not publically.The two governments are trying to develop the situation of Palestine and of iraq in the middle east.

**4- Terroristic actions are now widespreading all over the world,do you think that there must be an international co-ordination between all countries to overcome terrorism?**

This will be nice,however its achievable is possibly a big question.The united nations take of course an interest in condemning terrorism.I can see that it is a global problem but I think that it cant be solved globally,only the countries involved should work in smaller groups.The problem of terrorism has been appeared 300 years ago and it can never be solved globally.

**5-What is the role of the consulate to support british economic investments in Egypt?**

We help british companies to do business here.Our role is much like a bridge between british companies and Egypt,we tell them what is available and what is Egypt looking for. We also encourage Egyptian investors to be interpartners with uk companies.We have sophisticated network in the uk concerning business and opportunities here.We open doors,we cant do business ourselves.We can only help people.

**6-What is your impression on Egypt and its people and government?**

People I found here are fantastic.It was a pleasure to me to be a consul general here in Alexandria.On the 8th of july after the explosions that took place in london,i received many phones and e-mails,people stopped me in the street to give me consolations.That showed how much the Egyptians are wonderful.It is really a lovely place to be here. As for the government,it exerts its utmost effort to make developments.I can say that the presidential election was a step towards full democracy.It was a successful experiment.

**7-Do you actually believe that Egypt is the land of safety and security as it is widely believed?**

I do believe,iam much safer here than in many cities around the world ,this includes some areas in london where crimes and violence prevail.There is no reason for stopping terrorism to come to Egypt,but i can say that i feel safe and protection here and i donot consider Egypt a dangerous place to live in.

**8-Did u benefit from working as a british consul in Egypt and dealing with the Egyptians?**

I found it a thrilling change.I have been here for two years and this added to me a lot because of the people who were friendly,helpful and nice.I benefited from the guidance and advices that were given freely without asking.Whenever you need help,Egyptians are always near at your service. I can also say that the governor of Egypt is a wonderful person .Heis a dear friend of me and of Britain.He always supports us to achieve our work.

***

# ماذا يجرى فى هيئة ميناء بور سعيد




توقيع عقد المرحلة الثانية لرصيف الحاويات الجديد بالإضافة لتوقيع عقد تمويل السفن بقناة السويس فى حضور السادة عصام شرف وزير النقل والسيد شيرين حسن وكيل وزارة النقل البحرى والسيد جمال السادات بتاريخ 2005/8/22



حفل تكرم السيد اللواء مختار عمار نائب رئيس مجلس الإدارة بمناسبة توليه منصب رئيس مجلس إدارة ميناء دمياط 2005/8/17



زيارة السيد عصام شرف وزير النقل لهيئة الميناء وتشريف سيادته حفل تكرم المتفوقين من أبناء العاملين بالهيئة

ALEX. 3M Trade

ALEX. 3M TRADE

**الأستاذ/ مجدى عبد الفتاح عجلان**

رئيس مجلس إدارة شركة ألكس 3إم تريد

## يهنئ

## فخامة الرئيس

# محمد حسنى مبارك

**على الثقة الغالية التى أولاها فخامته**

**شعب مصر العظيم**

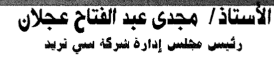
**بإنتخابه**

**رئيساً لجمهورية مصر العربية**

**ويدعو الله سبحانه وتعالى أن يسدد خطاه**

**نحو مستقبل أفضل ومشرق**

---



**الأستاذ/ مجدى عبد الفتاح عجلان**

رئيس مجلس إدارة شركة سي تريد

## يهنئ

## فخامة الرئيس

# محمد حسنى مبارك

**على الثقة الغالية التى أولاها فخامته**

**شعب مصر العظيم**

**بإنتخابه**

**رئيساً لجمهورية مصر العربية**

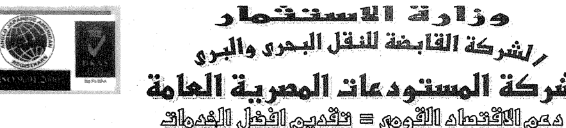
**ويدعو الله سبحانه وتعالى أن يسدد خطاه**

**نحو مستقبل أفضل ومشرق**









# وزارة الاستثمار

## الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

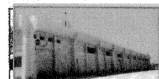
# شركة المستودعات المصرية العامة

## دعم الاقتصاد القومى = تقديم افضل الخدمات

## الشركة الرائدة في مجال التخزين الجمركي منذ اكثر من خمسون عاما

## ميناء الاسكندرية- ميناء الدخيلة- ميناء دمياط - ميناء السويس- ميناء سفاجا- مرسى نويبع



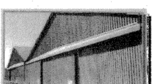


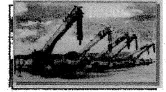
التخزين : -

تتشرف شركة المستودعات المصرية العامة آن تقدم خدماتها المتميزة والتي تتيحها إمكانياتها القريدة من حيث المساحة التخزينية المجهزة لإستقبال كافة أنواع البضائع والحاويات والسيارات والمعدات الثقيلة حيث تنفرد الشركة بكوادرها المتخصصة والمدربة في هذا المجال .
تقوم الشركة بتخزين الحاويات المملوءة بالساحات المجهزة آو تفريغ المشمول بالمخازن مع إعادة الفوارغ فور التخزين بأسعار لا تنافس كما تقوم بتخزين الحاويات الفارغة وإعادتها فور طلبها .

النقل : -

تمتلك الشركة أسطول نقل وأوناش رافعة وشوكة للتحميل والتعتيق ونقل البضائع من مواقعها إلى الموانئ المختلفة والعكس لمعظم أنحاء الجمهورية والشركة على استعداد لتقديم الخدمة من الباب إلى الباب كطلب العميل .





التخليص : -

تقدم الشركة خدماتها في مجال التخليص الجمركي ٠
لدى الشركة جهاز للتخليص الجمركي يتميز بالدقة و السرعة في الأداء وبأقل تكلفة ٠

التبريد : -

تقوم الشركة بأعمال التبريد والتجميد للرسائل التي تتطلب ذلك بميناء دمياط باستخدام الأساليب العلمية الحديثة وذلك بثلاجة مجهزة على أعلى مستوى .

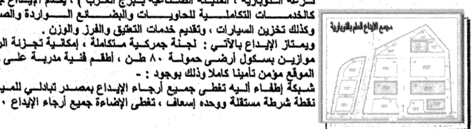


الشحن والتفريغ :-

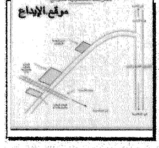
القيام بكافة أعمال الشحن والتفريغ للبضائع الصادرة والواردة .

تدير الشركة إيداع عام بالنوبارية ( ١ ، ٢ )

والذى يعد من اكبر الايداعات بالجمهورية



تبلغ مساحة الإيداع العام ٤٨ فدان مقسمة إلى مخازن مغلقة لتخزين البضائع ، وساحات مكشوفة لتخزين الحاويات والسيارات والبضائع ، ويقع الإيداع غرب مدينة الإسكندرية على الطريق الصحراوي الكيلو ٣٧ ( يبعد ٤ كم عن الطريق الصحراوي ، ٢ كم من ترعة النوبارية ، ٢٥ كم من ميناء الدخيلة ) ، يمتاز بوقوعه وسط شبكة مواصلات متعددة ( مطار برج العرب ، مدينة العامرية ، خط سكك حديد ، ترعة النوبارية ، المدينة الصناعية ببرج العرب ) ، يقدم الإيداع جميع الخدمات التخزينية كالخدمات التكاملية للحاويات والبضائع الواردة والصادرة والترانزيت ، وكذلك تخزين السيارات ، وتقديم خدمات التعتيق والفرز والوزن .
ويمتاز الإيداع بالآتي : لجنة جمركية متكاملة ، إمكانية تجزئة الرسالة لاكثر من مرة ، موازين بسكول أرضى حمولة ٨٠ طن ، أطقم فنية مدربة على كافة عمليات التخزين ، الموقع مؤمن تأمينا كاملا وذلك بوجود : -
شبكة إطفاء آليه تغطى جميع أرجاء الإيداع بمصدر تبادلي للمياه من ترعه النوبارية ، نقطة شرطة مستقلة ووحده إسعاف ، تغطى الإضاءة جميع أرجاء الإيداع ٠




نرحب بالسادة العملاء لزيارة الإيداع العام بالنوبارية ك ٣٧ طريق الإسكندرية / القاهرة الصحراوي

للاتصال بالشركة : داخل باب ١٤ جمرك الإسكندرية- برقيا : جنهوس / إسكندرية

بريد اليكتروني : gwegy@hotmail . com - E.MAIL : صفحة الويب : www.egywarehouse.com : WEB SITE

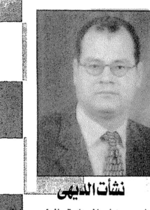
تليفونات : ( ٤٨٠٤٦٢١ – ٤٨٣٤٣٠٨ – ٤٨٠٢٦٠٣ ) / ٠٣ – فاكس : ( ٤٨١٩٥٩١ – ٤٨٠٤٦٢١ ) / ٠٣

لمزيد من المعلومات عن الاستثمار في مصر اطلع على بوابة الاستثمار: www.investment.gov.eg




## عفواً يا شعب مصر

# الـ (مانعرفوش) أكيد أحسن من (الـنعرفه)



**نشأت الديهى**

بيد أن إنتهاء مسرحية الإنتخابات الرئاسية لم يكون سوى وقفة مؤقتة لموسم العروض المسرحية القادمة سـواء عرض مسرحية التغييـر من أجـل التطوير أو مسـرحية التطويـر من أجـل التغيير أو مسـرحية التغيير من أجل التغيير، إننا أصبحنا كما أمسينا متفرجون على ما يدور حولنا دون تدخل منا بفعل أو بـرأى من هنا وهناك، فنحن فيما يبدو وليس إمكانيات وأدوات وتفاعلات المشـاركة فمن يدعو للمشاركة لديه شـروط قاسـية والمدعوين للمشاركة لديهم إسـتعدادات على بياض، إذن ووفقاً لهذه المقدمات سـتكون فـى كل الأحوال خارج كل الحسابات، فحسابات أصحاب المصالح ذات طبيعـة خاصة المهم والأهم والهـم ذاتـه أن الكارثة فى تلك السـلبية الغريبة التى سـادت وسيطرت على نخاع ذلك الشـعب، الشعب المصرى الذى عاش وتعايـش مع الـذل وتفاعل مـع الإحباط وصارت عنده الأمور كلها سواسية الحرية كالسجن والسـجن كالقصر، الإنتخابات كالإسـتفتاءات ومـادة 76 كمـادة 67 وكله نكسـات وإنتكاسات، حلمنا بالتغيير فجـاء التغيير ولكن ليته ما جاء وما طلعت عليه شـمس فى مجال الصحافة .. يذهب إبراهيـم نافع تحاصـره الإتهامات على كل شـكل ولون ويأتـى مكانه السـيد العبقرى أسـامة سـرايا ليجعل من الأهـرام أكبر منبر صحفى فى مصر جريدة ناطقة بلسان الحزب الوطنى وليـس جريدة كل المصريين وحينما تستمع إليه متحدثاً تصيبك أعراض لا تعرف لها سـبباً، إنـه خلق من أجل حب الرئيس والتسبيح بحمده آناء الليل وأطراف النهار .. ترى ماذا سـيفعل سـرايا بك مع الرئيس القـادم لمصر بعـد الرئيس مبارك أطال الله لنا ولمصر فى عمره .. إنا لمنتظرون إن كان فى العمر بقية!

وفى الأخبار ذهب إبراهيم سعدة ليأتى بدلاً منه السـيد ممتـاز ـ لا أدرى فى ماذا ـ القط ليكتب تحت عنـوان (كلام يبقـى) لا أدرى كيف يبقى هذا الـكلام وما يبقيه ومن يبقيه إن السـيد/ ممتاز يظن أن يسـجل تاريخاً يسـطره على صفحات الأخبار وهو لا يدرى أن مقالاته المتتالية لم يسـبقه فيها إنس ولا جان فى كيفية التسبيح والهليل والموالاة لأن شئ وكل شئ مرتبط بالحزب الوطنى

إن السيد ممتاز القط أعاد إلى ذاكرتى أيام موسـى صبرى مع الرئيس السادات وأيام سـمير رجب مع الرئيس مبـارك وإنه على الدرب سائر غير ثائر

وفـى جريـدة الجمهورية نجد رجـل يعمل صحفيـاً يدعى محمد علـى إبراهيم أصبح رئيسـاً للتحرير فى مؤسسـة التحرير ومن شـأنه سـمير باشـا رجب ما ظلم .. أقرأ لهذا الرجل فـلا أفهم شـيئاً، أعيد القراءة أزداد غبـاءاً .. تأكدت أنـه أصابنى مكروه فلـم أعد أفهم ما يكتـب بالصحف المصرية وفى النهاية إكتشفت الحقيقة المرة ولا داعى لذكرها هنا أو هناك الخلاصة أن التغييرات الصحفية جاءت مخيبة للآمال إن كانت هناك آمال، وبالتالى وبنفس درجة الإحباط أعرف حجم وشـكل ومضمون التغييـر القادم فى مصر، وبقـراءة للماضى القريب نسـتطيع أن نستشرف المستقبل .. فالآلية التى جاءت بالسـيد أنس الفقى وزيراً للإعلام فى مصر وجاءت بحسـن خضر وزيراً للتموين وجاءت بأحمد الليثى وزيراً للزراعة لابد وأنها نفس الآلية التى ستصنع التغيير القادم، سنفاجأ بأناس كانوا بين ظهرانينا بالأمس يصبحوا بقدرة قادر وزراء ومسـئولين ولا تسأل عن الإمكانيات والتربية السياسـية، إننا نعيش عصر (تيك أواى ) يا سادة إننا حينما ننشد التغيير لا لأننا نعشق التغيير معاذ الله ولكننا ننشد الإصلاح من أجل إبنى وبنتى من أجل مجتمـع يبحث عن غد مأمول. يا سـادة إن الفسـاد هو عنوان المرحلـة والرئيس مبارك أعلن فى أكثر من مناسبة أن محاربة الفساد شغله الشـاغل ولكن هل يسـتطيع الرئيس مبارك تطهير مصر من الفاسدين بمفرده؟ إن الفسـاد طال كل شئ بئس الفاسدون دائماً: قولـه تعالى« كل من عليها فـان» « إنك ميت وإنهم ميتـون» « وجئ يومئـذ بجهنم» «يوم يعض الظالـم على يديـه» إذا أصاب هؤلاء الفاسـدين مكـروه فى ولـد أو صحة يرجع ويتوب إلـى الله.. فلماذا نؤجل التوبة إلى أن يصيبنا نحن أو مـن نحب مكروه؟ لماذا يظل الفاسد فى فساده، والظالم فى ظلمه والمتكبر فـى تكبره إلى أن ينتقم منه المولى سـبحانه شر إنتقام فى ولد أو صحة أو أهل، يا سادة الدنيا فانية ومتاعها قليل وشـرف المتعة فيها منحصـر بالمفاخر بها مغـرور والمتكبر فيها بالباطـل مقهور ... أدعوكم أيها الفاسـدين إلى العقل والتدبـر والتوبة والعودة وإن كنت أرى يقيناً أنكم لن تتوبوا سـوى لحظة الموت وعندها لا ينفع الندم ولا تقبل التوبة

# الإحتفال بالذكرى الـ 49 لإنتصار الإرادة المصرية على مؤامرة إنسحاب المرشدين الأجانب من القناة

إن هيئة قناة السويس تنتهى من العمل فى المرحلة الأولـى للوصول بغاطس القناة إلى 66 قدما، وذلك نهاية عام 2006 وبتكلفة إجمالية قدرها 1.2 مليار جنيه يعقبها القيام بدراسات الجدوى الإقتصادية لتحديد ما إذا كان سيتم البدء فى مرحلة الوصول بالغاطس لعمق 72 قدما ويفترض أن تنتهى تلك المرحلة فى عام 2011

أعلن الفريق أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السـويس ذلـك خلال الإحتفال بالذكرى الـ49 لإنتصار الإرادة المصرية على مؤامرة إنسحاب المرشدين الأجانب من القناة.

وأضاف أن مرحلة غاطس 72 قدما سيصاحبها إقامة تعريفة جديدة للقناة فى المسافة بين الدفرسوار والفردان وذلك لمواكبة التطور فى حمولات وأحجام أسطول النقل البحرى العالمى وتسهيل عبور السفن الكبيرة ، وتقليل مخاطر العبور خاصة فى المنحنيات الحادة بالقناة. بالإضافة إلى تقليل زمن العبور.

**الفريق/ أحمد فاضل**

وأكد الفريق فاضل أن هيئة قناة السويس تتابع عن كثب المتغيرات الإقتصادية العالمية والنمو الإقتصادى العالمى والمتغيرات فى سوق المعاملات المالية وإنعكاساتها على أسعار صرف العملات.

وإستبعد الفريق فاضل أن يلحق قطار الخصخصة بهيئة قناة السويس، مشيراً إلى أن القناة لها طبيعتها وظروفها الخاصة والتى تختلف تماما عن أى قطاعات أخرى يجرى الحديث الآن عن قرب خصخصتها.

وأضاف الفريق فاضل أن ناقلات البترول أصبحت تحتل المرتبة الثانية فى حجم حمولات العابرة بعد سفن الحاويات مشيراً إلى أن أعمال العنف بالعراق أثرت على صادراته من بترول عبر ميناءى چيهان التركى الموصل السورى مما أدى إلى زيادة حجم الحمولات العابرة لقناة السويس عن ناقلات البترول موضحاً أن القناة قامت بتقليل التخفيضات الممنوحة لناقلات البترول بعد زيادة الطلب على العبور بالقناة .

وقال رئيس هيئة قناة السويس إن إعصار كاترينا المدمر كانت له تأثيرات إيجابية على القناة مشيراً إلى أن توقف معامل التكرير ومصافى النفط فى المنطقة التى خربها الإعصار أدت إلى زيادة الطلب على البترول من منطقة الخليج العربى وقال أن القناة تمنح تخفيضات ثابتة للناقلات القادمة من خليج المكسيك والبحر الكاريبى لتشجيعها على العبور فارغة بالقناة.

### • بلغت إيرادات هيئة قناة السويس خلال شهر أغسطس 304 مليون دولار

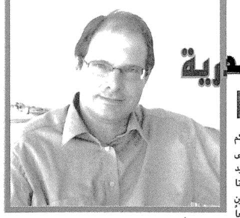
أعلن الفريق أحمد فاضل رئيس هيئة قناة السويس أن قناة السويس حققت أعلى إيراد شهرى فى تاريخها خلال شهر أغسطس الماضى بلغ 304 مليون دولار نتيجة عبور 1569 سفينة بلغت حمولتها الصافية 59.3 مليون طن ذلك مقابل 260 مليون دولار حققتها القناة خلال أغسطس 2004 نتيجة عبور 1422 سفينة بلغت حمولتها 64.3 مليون طن بزيادة قدرها 43 مليون دولار بنسبة نمو قدرها 17% فى الإيرادات .

وأضاف أن الزيادة جاءت بسبب زيادة حركة النقل البحرى بين الشرق والغرب والنمو الإقتصادى المرتفع وزيادة الطلب على المواد الخام من الهند والصين.

●●●

وفى ذهنى أغنية فيروز لشط الإسكندرية

# وداع القنصل العام لفرنسا بالإسكندرية



كتب الدكتور/ عباس أبو غزالة

فى أكثر من مناسبة لوداع القنصل العام لفرنسا بالإسكندرية عبر أهل الإسكندرية عن تقديرهم لما قام به الدكتور لويس بلين من جهود خلال سنتين لتبقى مفتوحة أبواب القنصلية وهى أقدم قنصلية لفرنسا فى العالم وذلك رغم محاولات إغلاقها. وقد ساهمت حرمه السيدة الفاضلة نفيسة بلين فى حياة القنصلية وأسست جمعية النساء الفرنكوفونيين ودعت أهل الإسكندرية والفرنسيين للمشاركة فى الأعمال الخيرية ونذكر على سبيل المثال "مارثون قلوب الإسكندرية" الذى نظمته مع جمعية أطباء القلب وتم إجراء عمليات لعشرات الأطفال مجاناً.

لويس بلين قنصل عام فرنسا يتسلم هدية تذكارية من السفير عبد اللطيف الفقى قنصل عام ليبيا وعميد السلك القنصلى بالإسكندرية

فبعد أن كانت قنصلية فرنسا مهددة بالزوال وبدأت فعلاً محاولات شلها بتنفيذ سياسة ضغط المصاريف وتحويل بعض الأنشطة الهامة مثل إستخراج تصريحات السفر إلى فرنسا إلى القنصلية بالقاهرة أثبت النشاط الذى قدمه الدكتور لويس بلين أن فرنسا تشارك فى جهود مكتبة الإسكندرية وفى نجاح مهمة مركز الدراسات السكندرية والبحوث والتنقيب عن الآثار الغارقة كما تساند القنصلية إدارة جامعة سنغور الفرنكوفونية وإدارة مدرسة شمبليون الفرنسية.

نافذة مصر على العالم وبها أهم موانيها على البحر المتوسط الإسكندرية تجد أن تبقى القنصلية الفرنسية بها وتمارس نشاطها لخدمة شركات الملاحة ورجال الأعمال. وقد عبر أهل الإسكندرية ومحافظ الإسكندرية وجمعية رجال الأعمال المصرية الفرنسية وأساتذة جامعة الإسكندرية وخاصة قسم اللغة الفرنسية بها عن شكرهم للدكتور لويس بلين قنصل عام فرنسا الذى قاد سفينة القنصلية بالإسكندرية إلى بر الأمان. ويأمل الجميع أن ينقل عنهم إلى وزارة الخارجية من خلال عمله الجديد أهمية دور القنصل العام بالإسكندرية لتوطيد العلاقات التى تربط مصر بفرنسا.

كلمة الدكتور بلين قنصل عام فرنسا يودع أهل الإسكندرية قبل أن يعود إلى وزارة الخارجية لتسلم عمله الجديد:

السيد محافظ الإسكندرية،الأصدقاء الأعزاء،

شكراً لكم جميعاً لإلتفافكم مرة أخرى حولنا كما تعودنا منكم بإستمرار طوال فترة إقامتنا القصيرة جداً بالإسكندرية. إننى وزوجتى نفيسة وأبنائى المجتمعين هنا نشعر بالإمتنان الشديد لكم لما لقيناه من حسن إستقبال وحفاوة سوف يضيئان أيامنا القادمة. ولو كنا قد تمكنا من توثيق العلاقات الطيبة بين الإسكندرية وفرنسا فإن الفضل فى ذلك يرجع إليكم أنتم. معاً إستطعنا مواصلة ماض مجيد يرجع إلى ثمان قرون أو أكثر يجعل من هذه القنصلية أعرق قنصلية فرنسية فى العالم. معاً نجحنا فى إبعاد شبح غلقها بعد أن لوح فى الأفق.

إن الوجود الفرنسى فى الإسكندرية هو أيضاً مركزنا الثقافى والمركز الفرنسى للدراسات السكندرية ومدرسة شمبليون وجامعة سنجور والمتطوعين من أجل العمل الإنمائى المبعوثين من إقليم بروفنس - ألب - كوت دازور والشركات الفرنسية وجميع الفرنسيين المقيمين بالإسكندرية جالية فى خدمة مثل أعلى للتفاهم المتبادل ولمستقبل مشترك.

إننى أشكر اليوم كل من قاسمنا هذا المثل الأعلى ووثق بنا على رأسهم السيد اللواء محمد عبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية، صديق فرنسا الكبير، الذى كان خير سند لى هو وفريق عمله الودود الذى جعلنى أشعر وكأننى واحداً منهم. وأشكر الأستاذ الدكتور محمد عبداللاه رئيس جامعة الإسكندرية، الذى أشعر تجاهه بإمتنان كبير لسنده المستمر ولعمله الكبير لصالح الروابط الفرنسية المصرية ومن خلفه فريق لامع من الأساتذة ستظل محبتهم فى قلوبنا وكذلك السيدة حسنة رشيد والسيد جهاد داغر رئيسا الفرع السكندرى لنادى رجال الأعمال الفرنسى المصرى، رفيقا الحياة اليومية خلال فترة إقامتنا الدعامة الأساسية لخطة عملنا مع الشركات السكندرية وبالطبع" چان أيف أمبرور" النموذج الحى لنجاح التعاون الفرنسى بالإسكندرية.

أشكر كذلك مديرات ومديرى المدارس الفرنسية والفرنكوفونية بالإسكندرية، حراس وخميرة العمل على نشر اللغة الفرنسية وحب فرنسا بالإسكندرية منذ أكثر من قرن مضى. هذه المنشآت ومن يعملون بها يستحقون كل إحترام وسند إننى ممتن لهم لإستقبالهم الذى لا مثيل له ولتفانيهم فى قضيتهم النبيلة.

وفى النهاية أشكر كل من لبى بحماس طلبنا للعمل المشترك خاصاً بالذكر مكتبة الإسكندرية مركز المعرفة والأنسية وكذلك رجال الأعمال والمحامين والأطباء والجمعيات والمراكز الثلاثية وجميع الأفراد المتواجدين هنا اليوم.



وأود أيضاً تقديم شكرى لطاقم موظفى القنصلية والمركز الثقافى على السواء لمن وثقوا بى وأدركوامعنى خطة عملنا التى تهدف إلى الحفاظ على التمثيل الفرنسى بالإسكندرية على حساب التقليل من صلاحيات القنصلية العامة ولكن تعضيد الوجود الفرنسى فى جميع المجالات الأخرى وقد أتاحت خطة العمل هذه إمكانية الإحتفاظ بكلا المبنيين المركز الثقافى والقنصلية بعد أن بدا ذلك صعب التحقيق عند وصولى وأتاحت كذلك تنويع أنشطتنا وإستعدادنا للتعاون مع جميع السكندرين حسنين النية، أصحاب النفوذ والمتواضعين على السواء.

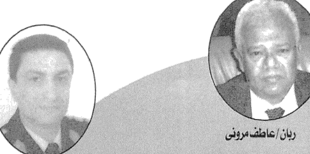
أصدقائى الأعزاء إن ما أبديتموه من تضامن معنا يشهد على أنكم كنتم تساندون خطة عملنا إنى أشكركم على إنجاحكم مبادراتنا بمشاركتكم إياها وأطلب منكم المعذرة عن عدم تمكنى من مواصلة المشوار معكم ولكننى أتمنى أن تكمله معكم السيدة مارى كريستين جلاس القنصل العام الجديد التى ستخلفنى فى منتصف شهر سبتمبر. أما أنا فسألتحق بوزارة الخارجية بباريس وسوف تسرنى دائماً رؤياكم من جديد إذا ما رغبتم فى ذلك وستظلون دوماً فى قلوبنا.

أصدقائى السكندريون متحدثى الفرنسية ومحبى فرنسا إن تاريخنا الطويل المتقاسم يجعل من هذه القنصلية قنصليتكم إذا كانت فرنسا هى التى تحييها فأنتم سبب وجودها ومستقبلها بدونكم لما كانت وبكم سوف تواصل مهمتها فى مساندة الإسكندرية التى ستظل دائماً مخلصة بما هو مقدر لها من تفتح على البحر الأبيض المتوسط.

أنكم يا أصدقائى قلب ونفس الإسكندرية القريبة جداً من فرنسا وإننى على يقين من إنكم سوف تبقون كذلك لكى تحيا الصداقة الفرنكو. سكندرية

لتلك المدينة التى تؤثر فينا وتأسرنا حيث يتشابك الماضى والشعر سوف أوجه لها كلماتى الأخيرة وفى ذهنى أغنية فيروز لشط الإسكندرية

# النادى الدولى للبحارة بالإسكندرية





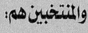
ربان/ عاطف مرونى



ربان/ شريف حجازى

ربان/ عاصم السيد

**إجتمعت الجمعية العمومية العادية لأعضاء النادى الدولى للبحارة بالإسكندرية بقاعة المؤتمرات بمبنى الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى مساء يوم السبت الموافق 20 أغسطس 2005، وتم إنتخاب عدد أربعة أعضاء جدد بمجلس الإدارة، حيث يمثل هذا العدد ثلث أعضاء المجلس.**



**والمنتخبين هم:**

1- ربان/ عابد عبد الفتاح السويفى
2- ربان/ شريف على حجازى
3- ربان/ أحمد حسام الدين شاكر
4- السيد/ محمد فؤاد القاضى

ربان/ على مراد

ربان/ عابد السويفى

ربان/ شفيق رزق

## تشكيل هيئة المكتب

**وقد تشكلت هيئة المكتب بمجلس الإدارة من:**

| | |
|---|---|
| 1-ربان/ عاطف حسن مرونى | رئيس المجلس |
| 2- ربان/ عاصم السيد أحمد | نائباً للرئيس ورئيس اللجنة التنفيذية |
| 3- ربان/ شريف على حجازى | أمين عام المجلس |
| 4- ربان/ عابد عبد الفتاح السويفى | أميناً للصندوق |
| 5- ربان/ على محمود مراد | عضو المجلس ورئيس اللجنة الإجتماعية |
| 6- لواء.م/ مهدى عز الدين | عضو المجلس ورئيس اللجنة الثقافية |

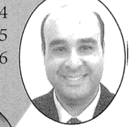


ربان/ ماهر عياد

لواء/ مهدى عز الدين

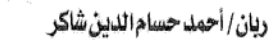
**هذا إضافة إلى باقى أعضاء المجلس وهم:**

1- ربان/ ماهر محمد عياد
2- ربان/ فاروق عبد الموجود
3- ربان/ أحمد حسام الدين شاكر
4- السيد/ محمد فؤاد القاضى
5 - ربان/ شفيق رزق



السيد/ محمد فؤاد القاضى

ربان/ فاروق عبد الموجود



ربان/ أحمد حسام الدين شاكر

ربان/ بهيج يوسف

**وأسرة إنترناشيونال تهنئ السادة الأعضاء الجدد وتتمنى لمجلس الإدارة فى دورته الجديدة كل التوفيق والتقدم.**

# منوعات إنترناشيونال

### همسات

* شهر رمضان المبارك أوله رحمة وأوسطه مغفرة وآخره عتق من النار
* إذا جاء رمضان فتحت أبواب الجنة وغلقت أبواب النار
* الصائمون يدخلون من باب الريان لا يدخل منه غيرهم
* الصوم يشفع للعبد يوم القيامة
* رمضان إلى رمضان كفارة لما بينهما إذا إجتنبت الكبائر



### الفراعنة ودبلة الخطوبة:

أول من إتبع تقليد دبلة الخطوبة التى يتبادل العروسان وضعها كل منهما فى إصبع الآخر هم الفراعنة... والسبب فى ذلك أن النقود التى كانوا يتعاملون بها فى ذلك الوقت كانت تسبك على هيئة حلقات ذهبية ووضع إحداها فى إصبع العروس يدل على أن العريس قد منحها كل أمواله.. أما وضع العروس الدبلة فى أصبع العريس فيعتبر تقليداً مستحدثاً لا يعرف له سبب حتى الآن!! فمعظم بلاد العالم لا يلبسها العريس إذ تقتصر على العروس فقط

### مصر.. وتميزها بوجود الأنبياء على أرضها:

تميزت مصر بوجود الأنبياء على أرضها والدفاع عن رسالات السماء فعلى يد نبى الله إدريس عليه السلام عرفوا التوحيد، وعلى يد إخناتون ظهرت فكرة التوحيد بعد أن ضل الناس. قصد مصر أبو الأنبياء إبراهيم عليه السلام وعلى أرضها كلم الله موسى تكليماً، وعلى ثراها أقبل عيسى وأمه مريم عليهما السلام ومكن الله ليوسف عليه السلام من تولى خزائن مصر وأخيراً قال عنها رسول الله صلى الله عليه وسلم أن مصر وأهلها فى رباط إلى يوم الدين وأوصى المسلمين بأهلها خيراً.

### حكمة العدد

عزيزى القارئ

«إعرف قدرك.. تسلم، والزم حدك.. تأمن»

### تسالى

أوجد كلمة السر؟

| د | ن | ن | ا | م | ث | ع | ى | ك | ز |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ر | ب | ى | ع | ى | ا | س | ى | ن | ك |
| هـ | ى | ل | ى | ب | و | ى | ل | و | خ |
| ح | س | ن | د | ر | و | ى | ش | ل | س |
| د | ا | هـ | ت | ا | ح | ش | ن | س | ح |
| ح | س | ا | م | ح | س | ن | ا | ل | ا |
| هـ | ط | ش | ح | و | ن | ى | د | م | ح |
| ا | ح | ت | ر | و | م | ى | ب | و | ب |
| ح | س | ى | ن | م | د | ك | و | ر | ر |
| ى | م | ا | م | ا | هـ | د | ا | م | ح |

ربيع ياسين ـ زكى عثمان ـ خوليو ـ حسن درويش ـ حسن شحاتة ـ حسام حسن ـ حمدى نوح ـ بيليه ـ بوبى مور ـ حسين مدكور ـ حمادة إمام ـ شطة .

**الحل**

الإتحاد السكندرى

### هندية تقرر الإستغناء عن بصرها!!!

فتاة هندية تعمل فى النحت قررت الإستغناء عن بصرها وضع أعمالها الفنية وهى معصوبة العينين وقد نجحت «راما ساتين» فى نحت أكثر من 36 ألف قطعة تمثال لحيوانات ورموز هندية من مادة الطين وهى مغمضة العينين.. وهو ما أهلها لدخول موسوعة جينيس للأرقام القياسية

### لقمان الحكيم وتعلمه من الجهلاء!!

سئل لقمان الحكيم : ممن تعلمت الحكمة؟ قال: تعلمت الحكمة من الجهلاء.. فكلما رأيت عيباً فيهم.. تجنبته!

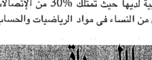
### قيادة السيارات وردود الأفعال

كشفت دراسة أسبانية أن السائقين الذين يمضغون اللبان أثناء قيادة سياراتهم يكونون أسرع فى ردود أفعالهم بنسبة 67% من غيرهم. وتوصل الباحثون إلى أن عملية مضغ اللبان أو أكل السكريات يسهم فى الحفاظ على معدلات التركيز عند الإنسان

### للنساء فقط

### المرأة تسمع.. وتتكلم فى وقت واحد!!

صفة جديدة تضاف إلى رصيد المرأة وتجعلها تتميز عن الرجل وهى قدرتها على أن تسمع وتتكلم فى وقت واحد حيث أثبت فريق من علماء النفس أن سبب تكلم المرأة أكثر من الرجل يرجع إلى هرمون «الإستروجين» الذى يؤثر مباشرة على جزء من الدماغ الذى يدفع الخلايا العصبية إلى مزيد من الحركة والتواصل. كما أشار الأطباء إلى أن المرأة بإستطاعتها أن تتكلم وتسمع معاً بسبب القدرة العصبية لديها حيث تمتلك 30% من الإتصالات العصبية المخصصة للكلام فقط فى حين أن الرجال أفضل من النساء فى مواد الرياضيات والحساب وقيادة السيارات.



## دنيا المرأة

### الرجيم الألمانى:

- للدكتور هارف فيلد لإنقاص 4 كيلو فى 4 أيام

الإفطار اليومى

ثمرة جريب فروت أوبرتقالة أو تفاحة + فنجان شاى أو قهوة أو نسكافيه بدون سكر أو لبن + 1 توست

اليوم الأول

الغذاء: 2 قطعةهمبرجر + سلطة طماطم وخس + 1/4 رغيف، وبعد الغذاء بثلاث ساعات 1 كوب عصير تفاح بدون سكر

العشاء: 2 بيضة مسلوقة + 250 جرام فاصوليا، وبعد العشاء بثلاث ساعات 1 عصير أناناس

اليوم الثانى

الغذاء: 1/2فرخة مشوية + سلطة، وبعد الغذاء بثلاث ساعات عصير خوخ

العشاء: 1 قطعة همبرجر + سلطة، وبعد العشاء بثلاث ساعات 1 عصير طماطم

اليوم الثالث

الغذاء: قطعة لحم ضانى 100 جرام + سلطة + طماطم مشوية

العشاء: 1 قطعة همبرجر + سلطة

اليوم الرابع

الغذاء: 2 قطعة همبرجر + سلطة طماطم وخس، وبعد الغذاء بثلاث ساعات 1 عصير تفاح

العشاء: 2 بيضة مسلوقة + 250 جرام فاصوليا + سلطة، وبعد العشاء بثلاث ساعات 1عصير طماطم

**قناع للبشرة العادية والجافة** هذا القناع للترطيب والتفتيح

2 ملعقة لبن حليب + 3 ملعقة بودرة تلج

ويوضع على الوجه لمدة 15 دقيقة ثم يفرك ثم يغسل الوجه بماء فاتر ثم يوضع عليه ماء ورد بتمريره بأسفنجة على الوجه

**قناع للبشرة الدهنية**

ملعقة رده + ملعقة عسل + 1/2 ليمونة

يوضع على الوجه ويترك لمدة 10 دقائق ثم يفرك ويغسل الوجه بماء فاتر ثم يجفف ويوضع ماء ورد للترطيب

**كيفية العناية بالشعر**

1 - غسيل الشعر الجاف مرتين أو مرة فى الأسبوع بنوع شامبو يتناسب مع نوعية شعرك

2 - عمل حمام كريم مرة فى الأسبوع حتى يتم ترطيب الشعر ويقلل من تقصفه حسب نوعية الشعر (كريم بالنخاع أو بالعسل أو بالثوم) للشعر الجاف وبالأعشاب للشعرالدهنى

3 - يجب غسل الشعر الدهنى كل يوم أو يوم بعد يوم بشامبو خالى من الزيوت

4 - يجب تغيير نوع الشامبو من فترة إلى أخرى

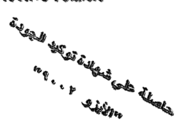
5 - ويجب الحفاظ على تناول الوجبات الصحيحة المحتوية على فيتامينات مثل أ،ب المتواجدين فى النباتات الخضراء مثل الجرجير والخس والملوخية

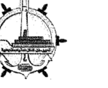



# الشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية ش.م.م



# THE EGYPTIAN MARINE SUPPLY & CONTRACTING CO.E.S.C



(consup)

عضو بالاتحاد العالمي لممولي السفن "الأيسا"

**إذا**

أردت الحصول على أعلي مستوي من الخدمات .
أردت الحصول على احتياجاتك من الأصناف ذات الجودة العالية .
أردت الحصول على أسعار متميزة .
فأفضل أن تتجه إلى ( كونساب ) رمز الثقة في التعامل .

**نشاط الشركة**

تقوم الشركة بتوريد كافة التموينات اللازمة للسفن من مأكولات طازجة و جافة و مشروبات وكذلك كافة احتياجات السفن من أدوات السطح و الماكينة و الأجهزة البحرية و قطع الغيار و الغازات الصناعية و مهمات اللحام و تقديم كافة الخدمات و استيراد كافة ما يلزم من تموين السفن برسم الترانزيت و المناطق الحرة

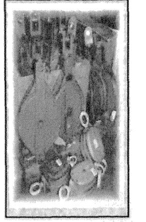
**نشاط الأشغال**

تقوم الشركة بكافة أعمال المراشمة اليدوية و الميكانيكية و الدهان و المعالجة الكيماوية بأحدث الأجهزة لجميع أنواع الهياكل المعدنية والصهاريج سواء للسفن أو للمصانع وشركات البترول وشبكات المياه في جميع موانى الجمهورية وداخل البلاد .

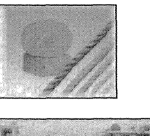
- أعمال المقاولات العامة والصيانة و الدهانات للمباني والإنشاءات حيث أن الشركة عضو بالاتحاد المصري لمقاولي التشييد و البناء .
- جميع عمليات التبخير و التطهير و مقاومة الحشرات للسفن و داخل الشون و المخازن .
- تقوم بكافة أعمال الخدمات البحرية من حراسة وغسيل و كي و نظافة و نقل مخلفات السفن خارج الموانى .

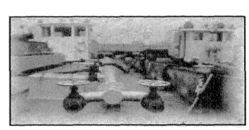
**نشاط توريد المياه العذبة**

تمتلك الشركة أسطول ناقلات مياه مجهز لتوريد ونقل المياه العذبة لجميع السفن بموانى السويس و البحر الأحمر وميناءي بورسعيد ودمياط وكذلك للمناطق النائية .

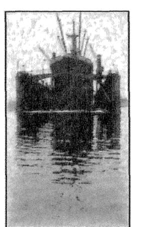


توريدات و تموين سفن





أعمال توريد المياة العذبة للسفن و المؤسسات بالمناطق النائية



أعمال أشغال و خدمات بحرية


**عناوين الشركة**

المركز الرئيسي : ٢طريق الحرية - الإسكندرية
ت : ٤٨٧٠٥٥٠- ٤٨٦٣٧٨٣/ فاكس : ٤٨٧٨٢٧٠
رقم بريدي : ٢١٥١٧/ص.ب :- ٢٠٢٥- الإسكندرية
فرع الإسكندرية والدخيلة : ( باب ٢٧) جمرك الإسكندرية
ت : ٤٨٠١٢١٩- ٤٨٠٢٨٥٤- ٤٨٠٥٢٣٤
فاكس : ٤٨٠٢٥٦٤- ص.ب : ٩٢٣

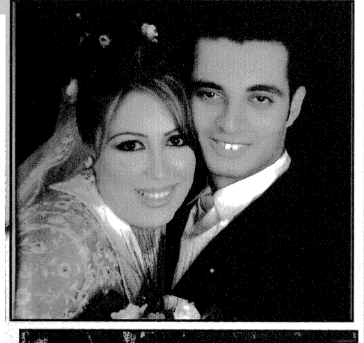
فرع السويس والبحر الأحمر : عمارة مصطفي حزين بور توفيق - السويس
ت : ٢٢٠١٣٢- ٢٢٦٨٨٠( ٠٦٢)/فاكس : ٢٢٤٣٠٦/ ٠٦٢،ص.ب : ٣٢- السويس
فرع بورسعيد : ش الجمهورية والجبرتي
ت : ٢٤٥٦٩٧- ٢٢٠٦٢٢- ٢٢٠٦٢٣( ٠٦٦)
فاكس : ٢٢٠٦٢٤/ ٠٦٦،ص.ب : ١٢٥- بورسعيد
فرع دمياط : ت :- ٢٩٠٠٢٥/ ٠٥٧،فاكس : ٢٩٠٠٢٥/ ٠٥٧

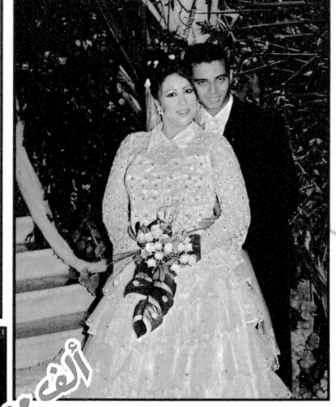
برقياً :- كونساب علي جميع موانى الجمهورية
البريد الألكتروني :- CONSUP2@HOT MAIL.COM

# أفراح إنترناشيونال

تم بحمد الله تعالى في حفل بهيج ضم الأهل والأصدقاء بفندق براديز إن بالمعمورة زفاف الأستاذ محمد مصطفى بشركة العامرية لتكرير البترول على الآنسة ياسمين عبد المجيد المحررة بالمجلة وأسرة تحرير المجلة تهنئ العروسين وأسرتيهما بالزفاف السعيد وتتمنى لهما كل سعادة وهناء

وبالرفاء والبنين





ألف مبروك



# مجتمع إنترناشيونال

عيد ميلاد سعيد



العريس/ وائل يسرى
العروس/ مروة أحمد



خطوبة سعيدة

تهنئة من الأهل والأصدقاء إلى الآنسة/ سهى غنيم و الأستاذ/ أحمد الجبالى ألف مبروك





مروان إيهاب فاروق

يارا إيهاب فاروق



هاجر محمد





محمد عادل العاصى

روبرت هانى وديع ويصا

چون هانى وديع ويصا

تهنئة من القلب

أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال تهنئ اللواء بحرى/ عصام الدين بدوى بقدوم أول حفيد له يوسف محمد صبرى كما تهنئ السيدة مروة عصام بدوى بهذا الحدث السعيد









ندى وليد أحمد

حنين وليد أحمد

## تهنئة

أصدر الدكتور/ أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء قرار رقم 1272 لسنة 2005 بتعيين اللواء بحرى/ فايز يوسف نوبار – نائبا لرئيس مجلس إدارة الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية (بالدرجة الممتازة) إعتبارا من 2005/8/9 وهو حاصل على ماچيستير العلوم العسكرية البحرية وزمالة أكاديمية ناصر العسكرية العليا ومنح العديد من الميداليات والأنواط والأوسمة وآخرها وسام الجمهورية من الطبقة الثانية.

وقد تقلد العديد من المناصب القيادية بالقوات البحرية آخرها رئيس لشعبة التسليح البحرى وأسرة تحرير المجلة تهنئ سيادته وتتمنى لسيادته كل نجاح.



## تصديق السيد أ.د. مهندس عصام شرف وزير النقل على إلتحاق أول دفعة مجانية من الطلاب للدراسة بالكلية البحرية وكلية الهندسة البحرية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى

صدق السيد أ.د. مهندس عصام شرف وزير النقل على نتائج إختبارات إلتحاق أول دفعة مجانية مكونة من عدد (10) طلاب للدراسة بالكلية البحرية وكلية الهندسة البحرية بالاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى للعام الدراسى 2005/ 2006

وتعد هذه المنحة أول منحة مجانية للدراسة فى هذه التخصصات تشجيعاً وتحفيزاً من وزارة النقل البحرى لأبناء مصر للعمل بهذا المجال الواعد ولتشجيع الطلاب المتفوقين والذين لا تسمح ظروفهم الإلتحاق بالدراسة بالاكاديمية مما سيدعم سياسة الوزارة فى إعتبار النقل البحرى قاطرة للإقتصاد القومى الذى يبشر بمستقبل مصر الإقتصادى

## الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية

لاشك فى أنه بإنشاء الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية .. أن باتت لها إختصاصات بحرية واسعة النطاق .. Nستجابة لما يشهده العالم الإقتصادى المعاصر من تغيرات تقدمية كبيرة على المستويين التجارى والبحرى.

ولعل التطور القانونى الحاصل فى مجال إتفاقيات التجارة الدولية .. كان له بالغ الأثر فى أن يؤكد دور الخدمات ومنها النقل البحرى .. كمحرك محورى للأنشطة الإقتصادية الحديثة.

وقد جاءت إتفاقيات التجارة الدولية .. السلعية والخدمية .. لتبرز حقبة إقتصادية جديدة .. نستطيع معها أن نتلمس بوضوح إلحاح الحاجة نحو توفير أعلى معدلات الأمن والسلامة البحرية على مختلف مستوياتها .. خادمة فى ذلك النقل البحرى .. ومن ثم إعتبارات التطور الإقتصادى والتجارى الراهن.

وكان لهذا أكبر الأثر فى توجيهات القيادة السياسية نحو إنماء الحياة التجارية البحرية .. تجلت فى إصدار قرار إنشاء الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية .. خلفاً لمصلحة الموانى والمنائر .. لتكون بذلك الجهة المعنية الأولى بمجال الأمن والسلامة البحرية فى شتى أطرها.

وكان من الأهمية بمكان .. أن يؤكد قرار إنشاء الهيئة ذلك .. بتعداده للقواعد المتطورة للإختصاصات العامة والخاصة للهيئة .. من تنظيم وإدارة سلامة الملاحة البحرية .. ووضع خطط ووسائل التنظيم الملاحى بالمياه الإقليمية المصرية والمنطقة الإقتصادية التابعة .. من خلال تبادل المعلومات الفنية والتقنية مع المنظمات والهيئات الدلية وجميع موانئ العالم.. وصولا لأفضل معايير الرقابة على السلامة البحرية .. والرقابة على المستويات الفنية والمستندية للسفن والوحدات البحرية المصرية منها والأجنبية.. إضافة إلى سلطات الهيئة فى إجراء الإختبارات وإصدار شهادات الأهلية والجوازات البحرية.. مع مراجعة الدراسات التأهيلية لمعاهد ومراكز التدريب لأفراد أطقم السفن والوحدات البحرية.

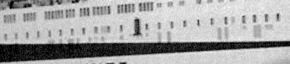
وفى إطار سياسة الهيئة نحو تفعيل أوجه إختصاصاتها .. من أجل تحقيق أعلى معدلات الأداء الخدمى البحرى .. أن قامت بإجراء الدراسات القانونية المتعمقة من خلال إعداد مقترحات ومشروعات تعديلية لنصوص القوانين التى تشرف الهيئة على تنفيذها وتطبيق أحكامها .. لاسيما وأن البعض منها قد مر على إصداره أكثر من أربعين عاماً .. الأمر الذى جعل غالبيتها تقف عاجزة عن اللحاق بركب التطور المنطقى والواقعى للقواعد القانونية الدولية .. مما حدى بالهيئة إلى تناول الأمر بالدراسة .. تنسيقاً مع العديد من قطاعات المجتمع المدنى والبحرى .. بهدف مسايرة ما تجود به الإتفاقيات والمعاهدات الدولية من متغيرات ومستجدات قانونية وواقعية .. إعمالا لمعايير المواءمة الموضوعية بين القواعد والأحكام القانونية الدولية من جانب .. والقواعد والأحكام القانونية الوطنية من جانب آخر.


NAMMA SHIPPING LINES


لؤلؤة البحر الأحمر






NAMMA LINES
MAWADDAH



